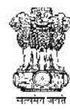


नोंदणी क्रं. एफ.१६०९४(मुंबई)





महाराष्ट्र शासन
मराठी भाषा विभाग
राज्य मराठी विकास संस्था
एल्फिन्स्टन तांत्रिक विद्यालय, ३, महापालिका मार्ग,
धोबीतलाव, मुंबई - ४००००१ दूरध्वनी : (०२२) २२६३१३२५ / २२६५३९६६
संकेतस्थळ https://rmvs.marathi.gov.in इ-पत्ता rmvs_mumbai@yahoo.com

निवेदन

महाराष्ट्र राज्याचे सांस्कृतिक धोरण २०१० अंतर्गत मराठी भाषेतील प्रतिमुद्राधिकाराची (कॉपीराइटची) मुदत संपलेले दुर्मिळ ग्रंथ महाजालावर उपलब्ध करून द्यावे असे म्हटले आहे. त्यानुसार मराठी भाषा विभागाच्या आदेशाप्रमाणे (शासननिर्णय क्र. रासांधो १०१२/ प्र. क./२०१२/भाषा-३ दि. २८ मार्च २०१३) राज्य मराठी विकास संस्थेद्वारे असे ग्रंथ आणि नियतकालिके महाजालावर उपलब्ध करून देण्याचा प्रकल्प राबवण्यात येत आहे. त्याच बरोबर प्रतिमुद्राधिकाराच्या कक्षेत येणारी काही साधनेही प्रतिमुद्राधिकारधारकांची उचित अनुमती प्राप्त झाल्यास संस्थेद्वारे संगणकीकृत करून अभ्यासकांसाठी उपलब्ध करून देण्यात येत असतात.

चित्रकार दीनानाथ दलाल ह्यांनी सन १९४७ ते १९७१ दरम्यान प्रसिद्ध केलेल्या दीपावली ह्या नियतकालिकाच्या अंकांचे संगणकीय स्वरूपात जतन करण्याबाबतचा प्रस्ताव चित्रकार दीनानाथ दलाल मेमोरिअल समिती, मुंबई ह्या संस्थेद्वारे राज्य मराठी विकास संस्थेस प्राप्त झाला होता. सदर प्रस्तावानुसार दुर्मिळ मराठी ग्रंथांचे संगणकीकरण ह्या प्रकल्पांतर्गत दीपावली नियतकालिकांचे अंक संगणकीकरण करून ते सार्वजनिकरीत्या आणि विनामूल्य उपलब्ध करून देण्यासंदर्भात राज्य मराठी विकास संस्थेद्वारे सहमती दर्शविण्यात आली.

चित्रकार दीनानाथ दलाल मेमोरिअल समिती, मुंबई ह्या संस्थेद्वारे सदर अंक संगणकीकरणासाठी उपलब्ध करून देण्यात आले. सदर संस्थेच्या सहकार्यामुळेच आपल्याला ही सामग्री संगणकीय स्वरूपात उपलब्ध होत आहे.

या अंकांच्या पीडीएफ प्रती आपण विनामूल्य उतरवून घेऊ शकता. असे करताना खालील सूचना लक्षात घेऊन त्यांचे पालन करावे.

१. सदर ग्रंथांच्या पीडीएफ प्रती या वैयक्तिक वापरासाठी विनामूल्य उतरवून घेता येतील तसेच इतरांनाही विनामूल्य देता येतील. पण कोणत्याही कारणासाठी त्याचा व्यावसायिक वापर करता येणार नाही.
२. सदर ग्रंथांचे दुवे इतरांना देताना त्यासाठी कोणतीही रक्कम आकारता येणार नाही.
३. पीडीएफ प्रतींवर असलेली राज्य मराठी विकास संस्था, मुंबई व चित्रकार दीनानाथ दलाल मेमोरिअल समिती, मुंबई यांची मुद्रा आपणास काढता येणार नाही.
४. आपल्या अभ्यासासाठी, संशोधनासाठी या सामग्रीचा उपयोग करताना आपण योग्य तो श्रेयनिर्देश केला पाहिजे.

वरील अटींचा भंग झालेला आढळल्यास कायदेशीर कारवाई करण्यात येईल.

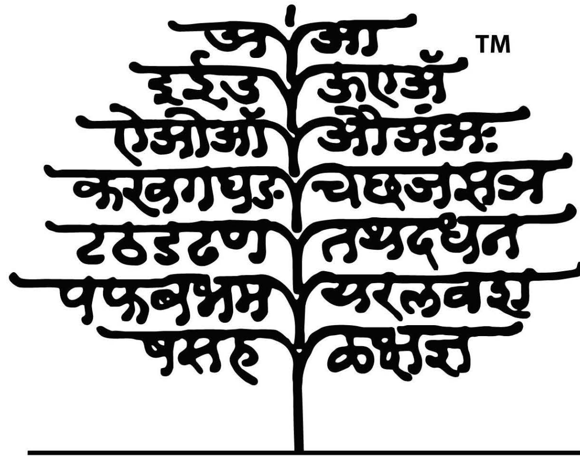
स्पष्टीकरण : सदर सामग्री ही केवळ ऐतिहासिक दस्तऐवज म्हणून उपलब्ध करण्यात आली असून या सामग्रीतून व्यक्त होणारी मते, विचारसरणी इ. त्या त्या लेखक, संपादक इ. कर्त्यांची आहे. त्यांपैकी कोणतेही मत, विचारसरणी इ. यांचा पुरस्कार महाराष्ट्र शासन, मराठी भाषा विभाग, राज्य मराठी विकास संस्था व चित्रकार दीनानाथ दलाल मेमोरिअल समिती, मुंबई यांपैकी कुणीही करत नसून त्या त्या मताचे वा विचारसरणीचे दायित्व उपरोक्त विभागांवर/ संस्थांवर असणार नाही.

सदर अंक केवळ अभ्यासकांच्या सोयीसाठी संगणकीय स्वरूपात उपलब्ध करण्यात येत असून अंकांतील सामग्रीचे (लेखन, मांडणी, छायाचित्रे, रेखाचित्रे इ.) प्रतिमुद्राधिकार त्या त्या लेखकांकडे अथवा प्रकाशकांनी त्या त्या वेळी केलेल्या व्यवस्थेनुसार आहेत ह्याची नोंद घेण्यात यावी. त्या सामग्रीसंदर्भातील कोणतेही अधिकार वा दायित्वे राज्य मराठी विकास संस्था, मराठी भाषा विभाग किंवा महाराष्ट्र शासन ह्यांच्याकडे असणार नाहीत.

अनुक्रमणिका





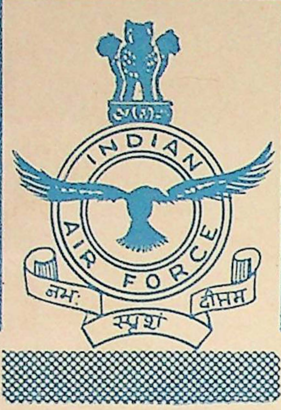


राज्य मराठी विकास संस्थेद्वारे
संगणकीकृत

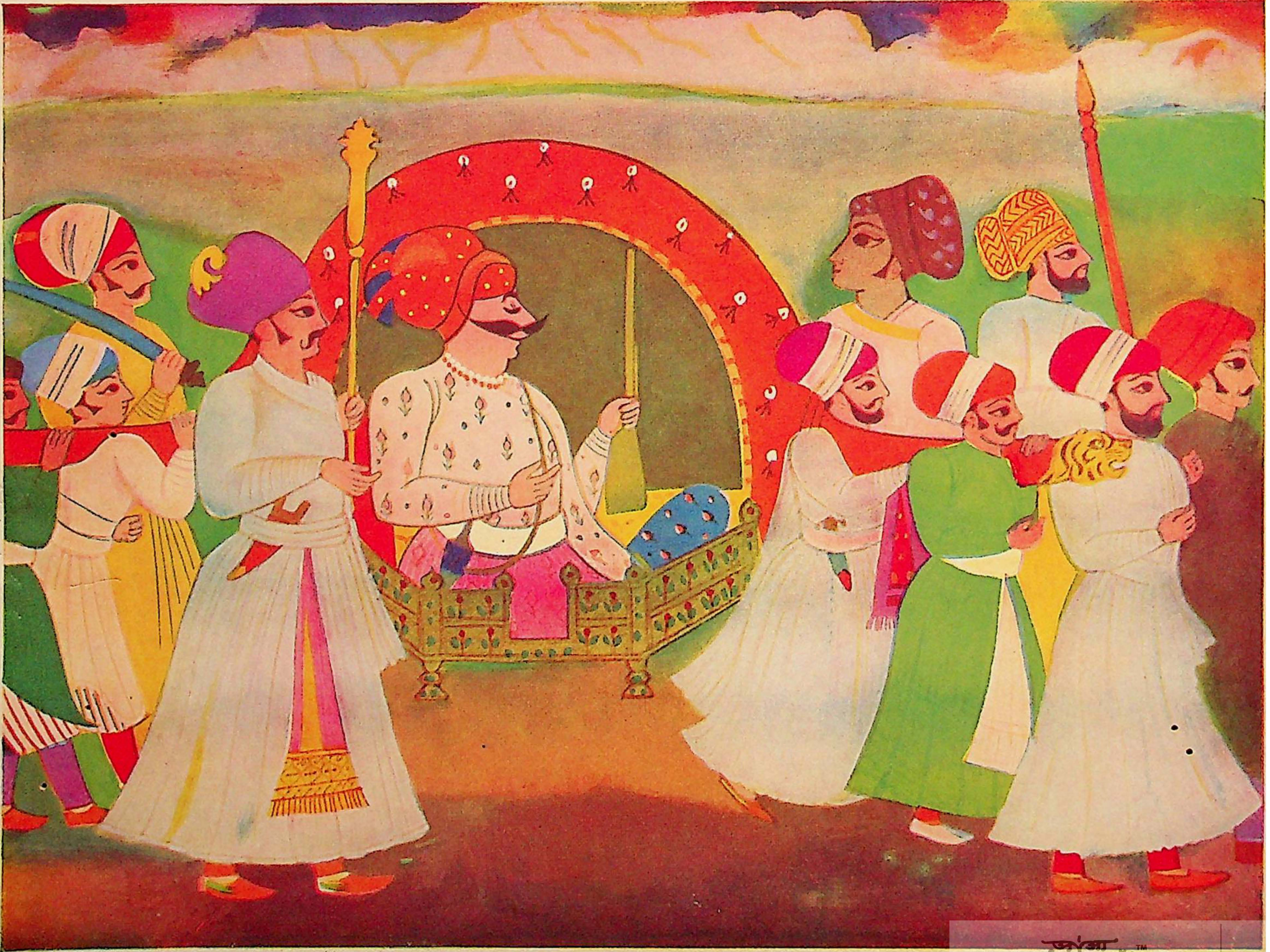


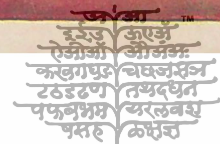


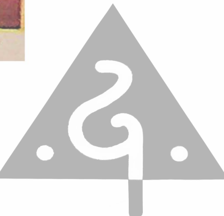
दीपावली



वायुसेना दल विशेषांक * महाराष्ट्र दिन मे १९६९ * मूल्य २ रु.







अनुक्रमणिका



श्रेयनामावली

मरुत् स्तुती ० **तेव्हां मला पंख फुटले होते** ...वैद्यकीय शिक्षण सोडून मारलेली भरारी **प्रभाकर पेंढारकर** ० **दैव माझ्या सांगाती** ..कॉकपिटमध्ये दोन अदृश्य शक्ती सदैव जाणवतात ... **कॅ. वासुदेव बेलवलकर** ० **आमचे काळीजच गोठले**.. महायुद्धातले चित्तथरारक पर्व ... **शैलेंद्र सुकथनकर** ० **अशी आहेत आपली विमाने** ... वायुसेनादलाचे वैभव ... **वायुसेन** ० **स्वनातीत विमाने** ... भारताचे आशास्थान **आत्माराम वाळिंजकर** ० **प्रहरी** भारताचा एकनिष्ठ सैनिक फ्लाइंग ऑफिसर **अशोक प्र. मोटे** ० **माङगूळ** ...पुनः प्रत्ययासाठी एक धडपड... **अरविंद गोखले** ० **त्या सुखद आठवणी**...**कॅ. शिरोडकर** ० **आकाशाशी जडले नाते** ... जमिनीवर यावं तरी कसं ? ... **फुलमाला मणियार** ० **माझं पहिलं उड्डाण** ... माझी पाठ वळली मात्र, हास्याचा गडगडाट झाला **विजया ओबेरॉय** ०**कथा ही चंद्र प्रवासाची** ...अंतराळवीर सांगती ... **प्रा.रा. वि. सोवनी** ० **पुराणातील विमान विद्या**.. .वेदकालात विमाने होती ? **आनंद साधले** ० **नौदल विमान विभाग**.. आरमारी सामर्थ्याला जोड **य. स. दातार** ० **'दीपावळी' चे चित्रांगण** ... प्रत्येक क्षेत्रात चोखंदळपणा .**प्रा. भय्यासाहेब ओंकार** ० विविध माहितीपूर्ण चौकटी **आत्माराम वाळिंजकर** ० **कविता** स्वातंत्र्याय स्वाहा **र. म. भागवत**; वारा ऽऽअंगना **राजा बढे**; वैनतेय **वीणा प्र. मोटे**
आणि सन्मानपुष्पे रंगमंच... इंद्रधनुष्य ... दीपमाला

संपादक–मुद्रक–प्रकाशक–मालक : श्री. **दीनानाथ दलाल,** दलाल आर्ट स्टुडिओ, ४२, केनेडी ब्रिज, मुंबई ४, यांनी अशोक प्रिंटिग प्रेस, २०१, खेतवाडी मेनरोड, मुंबई नं. ४ येथे छापले. या प्रतीस किमत २ रु.+रजि. पोस्ट ८० पैसे. वार्षिक वर्गणी : दिवाळी अंकासह रु. १५. अंकात प्रसिद्ध झालेली मते ही चालकांचीही अधिकृत मते असतातच असे नाही. Registered with the Registrar of Newspapers for India under RN No. 1612/57 DIPAVALI : Dalal Art Studio 42, Kennedy Bridge, Bombay–4.




अनुक्रमणिका



दलाल आर्ट स्टुडिओ
४२, केनेडी ब्रीज, मुंबई–४

टेलिफोन ★ तारेचा पत्ता :

३५७७६५ DALALART

● **वर्गणीदारांस सूचना** दीपावली व सर्व खास अंकांसह दीपावलीची वार्षिक वर्गणी रु. १५ द्वैवार्षिक बर्गणी रु. २५; त्रैवार्षिक वर्गणी रु. ३० **परदेशी वार्षिक वर्गणी** रु. २०

● **वर्गणी** मनिऑर्डरने द्यावी. चेक पाठविल्यास तो दलाल आर्ट स्टुडिओच्या नावे, मुंबई बँकेवरचा असावा. इतर ठिकाणच्या बँकेवरचा असल्यास १.५० पैसे वटणावळ जादा पाठवावी. कोणत्याही महिन्यापासून वर्गणीदार होता येते.

● **अंक न पोचल्यास** कळवावयाचे झाल्यास ५ तारखेपर्यंत वाट पाहून मग कळवावे. अंक ऑफिसमध्ये शिल्लक असल्यास जरूर पाठविला जाईल.

● **जाहिरातींचा व्यवहार** हा परस्पर विश्वासाचा असतो. गिऱ्हाईकांच्या इच्छेनुसार जाहिरात छापण्याची कोशिस करण्यात येते. तरीही तांत्रिक अडचणीमुळे अगर अन्य कारणामुळे जाहिरातीत कमी-जास्त फरक झाला तर त्याची जबाबदारी व्यवस्थापकावर नाही.

● **साहित्याच्या स्वीकृतीचा** निर्णय महिन्याभरात सामान्यतः कळविला जातो. पोस्टेज असलेले नापसंत साहित्य परत पाठविले जाते. पुरेसे पोस्टेज नसल्यास ते निकालात काढले जाईल.
● **स्वीकृत अगर इतर साहित्य** गहाळ झाले तर त्याची जबाबदारी व्यवस्थापकावर नाही.

संपादक, मालक, मुद्रक व प्रकाशक : श्री. **दीनानाथ दलाल** यांनी अशोक प्रिंटिंग प्रेस, २०१, खेतवाडी मेनरोड, मुंबई नं. ४ येथे छापून, दलाल आर्ट स्टुडिओ, ४२, केनेडी ब्रिज, मुंबई ४ येथे प्रसिद्ध केले.

नभः स्पृशम् दीप्तम्।

आज दहावा महाराष्ट्र दिन! त्या निमित्ताने 'दीपावली'चा हा 'वायुसेनादल-विशेषांक' आपल्या हाती देताना आम्हाला अत्यंत आनंद वाटत आहे. 'दीपावली'ने यापूर्वी म्हणजे फेब्रुवारी १९६७ चा अंक 'भारतीय नौदल विशेषांक' म्हणून प्रसिद्ध केला होता आणि त्यात भारतीय आरमारासंबंधीची आवश्यक ती सर्व माहिती ग्रथित केली होती. त्याचप्रमाणे गतवर्षी मे महिन्याचा अंक 'भारतीय सेना विशेषांक' म्हणून प्रसिद्ध करून भारताच्या संरक्षणाबाबतच्या तयारीचे वाचकांना दर्शन घडविले होते. या दोन्ही विशेषांकांचे जनतेने उत्स्फूर्त स्वागत केले आणि त्यामुळेच आपल्या देशाच्या संरक्षण व्यवस्थेतील तिसरे महत्त्वाचे अंग असलेल्या वायुसेनादलासंबंधी हा विशेषांक प्रसिद्ध करण्यास आम्ही उद्युक्त झालो. देशाच्या संरक्षण-यंत्रणेची यथातथ्य कल्पना देणाऱ्या पहिल्या दोन विशेषांकांप्रमाणेच हा विशेषांकही वाचकांना संग्राह्य वाटेल अशी आम्हांला खात्री वाटते.

भारतीय वायुसेनादलाचा छत्तिसावा वाढदिवस नुकताच देशभर साजरा झाला आणि त्याच सुमाराला हा विशेषांक प्रसिद्ध होत आहे हा एक चांगला योग आहे. दि. १ एप्रिल १९३३ रोजी भारतीय वायुसेनादलाची स्थापना झाली. तो काळ ब्रिटिश अमदानीचा होता, त्यामुळे भारतीय वायुसेनादलाची प्रगती ब्रिटिशांना सोयीस्कर होईल अशीच होणे अपरिहार्य होते. तरीही १९३९ मध्ये दुसरे जागतिक महायुद्ध सुरू झाले आणि भारतीय वायुसेनादलाची झपाट्याने वाढ व विकास करणे त्यावेळच्या ब्रिटिश सरकारला भागच पडले. भारतीय वैमानिक पथकांनी आपले सामर्थ्य मर्यादित असूनहीं इराक, इराण, इटली वगैरे आघाड्यांवर दोस्तांच्यावतीने चांगलीच कामगिरी बजावली; तथापि भारतीय विमानदलाच्या शौर्याची खरी चुणुक दिसली ती १९४२ साली जपानने दुसऱ्या महायुद्धात उडी घेतल्यानंतरच्या काळात! त्यावेळी ब्रम्हदेश, मलाया, सिंगापूर इत्यादि पूर्वेकडील आघाड्यांवर भारतीय विमानदलाने ब्रिटिश आणि अमेरिकन विमानदलांच्या बरोबरीने कामगिरी बजाविली आणि योग्य संधी मिळाल्यास भारतीय तरुण शौर्य आणि युद्धकौशल्य यात कमी नाहीत हे दाखवून दिले.

वायुसेनादलाचा अजून बराच विकास व्हावयाचा आहे. त्यासाठी १९६३–६४ साली भारताच्या संरक्षणाची एक पंचवार्षिक योजना आखण्यात आली होती. त्या योजनेत भारतीय वायुसेनादलाचे सामर्थ्य २५ स्क्वॉड्रन्सइतके वाढविण्यात यावे असे लक्ष्य ठरवून देण्यात आले होते. हा इष्टांकही आत्ताच पूर्ण होत आहे हाही आणखी एक योगायोग या अंकाच्या प्रसिद्धीला लाभत आहे.

भारतीय वायुसेनादलाच्या विकासाच्या दृष्टीने अद्यापि बराच मोठा पल्ला गाठावयाचा आहे. रडारची अद्यावत सामुग्री आणि जमिनीवरून व हवेतून सोडावयाची विविध प्रकारची क्षेपणास्त्रे यांची जोड आपल्या वायुसेनादलाला द्यावयाची आहे आणि त्यादृष्टीने केंद्र सरकारच्या संरक्षण विभागाचे प्रयत्न सतत चालूच आहेत. तथापि आपल्याकडील उपलब्ध साधनांनिशी भारतीय वायुसेनादलाने पाकिस्तानी आक्रमणाच्या वेळी बजावलेली मोलाची कामगिरी अविस्मरणीय आहे. आपल्या छोट्या नॅट विमानांनी पाकिस्तानच्या अमेरिकन बनावटीच्या पॅटन रणगाड्यांचा कसा धुव्वा उडवला होता हा इतिहास ताजा आहे.

आमच्या उपक्रमाला आपले राष्ट्रपती माननीय डॉ. जाकीर हुसेन, उपराष्ट्रपती माननीय श्री. व्ही. व्हीं गिरी, गृहमंत्री माननीय श्री. यशवंतरावजी चव्हाण, वायुसेनादलाचे एअर चीफ मार्शल सरदार अर्जनसिंगजी आणि महाराष्ट्र राज्याचे मुख्यमंत्री माननीय श्री. वसंतरावजी नाईक यांनी अत्यंत आपुलकीने शुभेच्छा पाठवून आम्हास कायमचे ऋणी करून ठेविले आहे. तसेच या अंकातील सर्व लेखक यांनीही आमच्या विनंतीला मान देऊन या विषयावरील खास साहित्य (लेख, कविता, कथा, छायाचित्र इ.) पुरविले याबद्दल त्या सर्वांचे आम्ही आभारी आहोत.

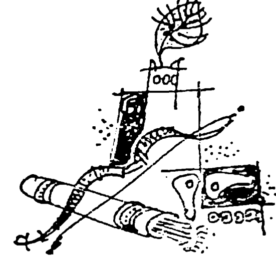
या उपक्रमामुळे आमच्या वाचक तरुणांना वायुसेनादलात जाण्याची स्फूर्ती मिळाली तर आम्ही स्वतःला धन्य समजू.

—संपादक





मरुत्स्तुती



या मरुतांची सैन्ये स्वयंप्रकाश आहेत. ते सूर्याचा उष्मा आवरून धरतात. पर्वताप्रमाणे प्रचंड अशाही मेघांना गदगदा हलवितात. ओजस्वी म्हणून ते विख्यात आहेत. ते विजेशी झुंज घेतात, धुमश्चक्री माजवितात आणि खळाळून पाऊस पडतो. विद्युल्लतेप्रमाणे त्यांचा झोत आहे. तुटणाऱ्या ताऱ्याप्रमाणे त्यांची झळाळी आहे. पर्वतांना हादरील असा त्यांचा जोर आहे. पाऊस पाडावा असे मनात येते तेव्हा ते कधी गारांचा खेळ खेळतात. त्यांची विलक्षण शक्ती गडगडाटातच दिसून येते. त्यांचे गमन वेधडक आणि तेजस्विता तीव्र असते. ते कधी नक्षत्रांच्या समुदायाला लांब झुगारून देतात. कधी आपल्या धुंदाट पराक्रमाने दिवसाचा प्रकाश झाकोळून टाकतात. ते अंतरिक्ष आणि रजोलोक खळवळून सोडतात. शेतातील कणसे लवावी तसे मोठमोठ्या जहाजांना इकडून तिकड वाकवितात. त्यांच्या पराक्रमाने प्रचंड किल्लेही धडधडून कोसळतील की काय असे वाटते. त्यांचे तेज कोणालाही हिरावून घेता येत नाही. पर्वताएवढ्या प्रचंड मेघाच्या चालता चालता ठिकऱ्या उडविणे हा यांचा पराक्रम. हा यांचा महिमा. प्रचंड वृक्षाला मुळातून उपटून हे पाचोळ्याप्रमाणे फेकून देतात तेव्हा यांच्या सामर्थ्याची चमक समजते. प्रचंड दऱ्याखोऱ्यांनी व्यापलेली ही पृथ्वीही या मरुतांना शरण आहे. सारे अंतरिक्षही त्यांना नमून आहे. पण हे मरुत भक्तवत्सल आहेत. भक्तांवर करावयाच्या कृपेच्या ओझ्याने भारावलेले आहेत. प्रभातेच्या या शुभवेळी ते प्रसन्न आहेत, प्रमुदित आहेत. सामर्थ्याची आणि संपत्तीची याचना मी यांच्यापाशी करीत आहे. माझे हे स्तोत्र त्यांना गोड वाटो! त्यांच्या कृपेने आम्हास शेकडो वर्षे सौख्य लाभो!

– आनंद साधले

ऋग्वेद. मंडल पाचवे. सूक्त चौपन्नावे (अंशत:) यावरून श्रुतिबोधाच्या आधारे मूळ स्तोत्रकर्ता ऋषी:—श्यावाश्व आत्रेय.

स. न. वि. वि.

कूपन्समधील धोका ?

स. न. वि. वि.

एप्रिलचा अंक आताच वाचला. त्या अंकात व मार्चच्या अंकात उत्तम साहित्याचा प्रसार नि सत्कार करण्यासाठी आपण रौप्यपदक देण्याची योजना जाहीर केलेली आहे. कल्पना उत्तम आहे; पण ज्या साहित्याचा पुरस्कार करणारी कूपन्स अधिक येतील त्यास हे पारितोषिक देण्यात येईल असे आपण म्हटलेले आहे. गंमत अशी की एखादा लेखक आपल्या साहित्याचा नंबर येण्यासाठी स्वत:च शक्य होईल तेवढे अंक खरेदी करून कूपन्स पाठवून देऊ शकेल, अथवा आपल्या इष्टमित्रांना पत्राने कूपन्स पाठवून भरून पाठवण्यास सांगू शकेल. अशाप्रकारचे प्रयोग नेहमी होत असलेले ऐकतो, पाहतो. 'महाराष्ट्र टाईम्स' दरवर्षी जी दिवाळी अंकातील कथांची स्पर्धा—(चांगली कोणती पाहण्यासाठी) घेते तेव्हाही हे असेच घडते. उत्तम कथांना मोजकी मते पडतात, तर सामान्य कथेस मोजता येणार नाहीत इतकी मते पडतात. आपल्या योजनेबाबतही कदाचित असेच होण्याची शक्यता आहे. तेव्हा चांगल्या साहित्याला प्रोत्साहन देण्यासाठी आणखी एखादा मार्ग काढावा. 'ललित'प्रमाणे परीक्षक मंडळ नेमले तर न्याय मिळू शकेल असे वाटते.

आपला प्रत्येक अंक उत्तम असतो. या अंकातील 'आई' कथा टॉप आहे. सौ. हवालदारांना धन्यवाद!

दुर्गा पेठ,
सातारा

आपला
द. ता. भोसले

[वर सूचित केल्याप्रमाणे एखादा लेखक स्वत:च्याच नावाची 'कूपन्स' भरून घेण्याची खटपट करील ही शक्यता नाकारता येत नाही; तथापि परीक्षक मंडळ नेमले तरी परीक्षकांवर वशिलेबाजीचा आरोप होतोच. तेव्हा हे सर्व वाचकांच्याच (आणि लेखकांच्याही) सद्सद्विवेक बुद्धीवर सोडणे हाच मार्ग इष्ट वाटतो—**संपादक**]

पुराणातील गोष्टीवर 'घाव'

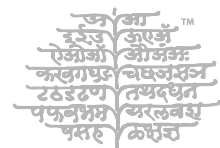
स. न. वि. वि.

'दीपावली'चा **एप्रिल** अंक वाचला. त्यातील **सौ.** आरती हवालदार यांची 'आई' आणि श्रीमती आशा केळकर यांची 'घाव' या गोष्टींनी मन वेधून घेतले. 'आई'मधील मुलीने आपल्या आईसाठी जो मार्ग स्वीकारला त्यावद्दल मतभेद होऊ शकतील, पण ती कथा मनस्वी आहे हे निश्चित. गोष्टीमधल्या परिस्थितीने मन बेचैन झाले, यातच त्या गोष्टीच्या लेखिकेचे यश साठवलेले आहे.

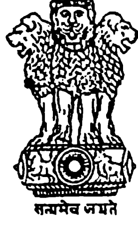
श्रीमती आशा केळकर यांची 'घाव' ही राधेने व कृष्णाने मिळून सांगितलेली कथा अगदी वेगळ्याच प्रकारची आहे. राधेच्या मनात कृष्णाबद्दल नितांत वात्सल्य भरलेले आहे तर कृष्णाच्या मनात मात्र वाढत्या वयावरोबर राधेबद्दल वेगवेगळ्या भावना निर्माण होतात हे लेखिकेने अगदी हळुवारपणाने दाखविले आहे. राधा-कृष्णांच्या संबंधांबद्दल निरनिराळ्या व्यक्ती निरनिराळे अन्वयार्थ (अर्थातच आपल्या मनाला सोयीचे वाटतील असे) लावीत असतात; पण 'घाव' या भावकथेत लेखिकेने केलेले उभयतांच्या मनाचे विश्लेषण अधिक सहृदय नि वास्तववादी आहे. श्रीमती केळकर यांना धन्यवाद!

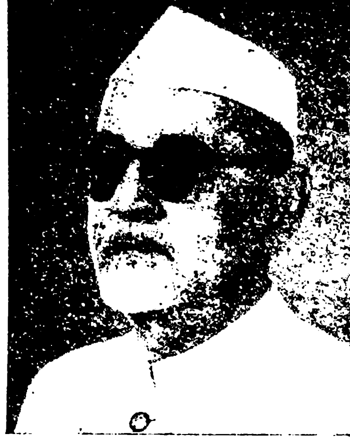
वर्धा
४–४–६९

आपली
कल्पना कर्णिक









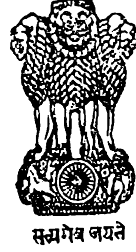
Secretary to the President of India,
Rashtrapati Bhavan,
New Delhi-4.

No. F. 3-M/69. March 26, 1969.

Dear Shri Dalal,

The President is pleased to learn that the May 1969 issue of "Dipavali" is to be dedicated to the Indian-Air Force. He sends his best wishes for it.

Yours sincerely,
(NAGENDRA SINGH)



VICE-PRESIDENT
INDIA
NEW DELHI

March 6, 1969.

Dear Shri Dalal,
Your letter of 1st inst.

I send my best wishes for the success of 'Air-Force' issue of "Deepavali" Magazine which you are bringing out in May, 1969,

Yours sincerely,
(V. V. GIRI)



HOME
MINISTER



नवी दिल्ली
दि. १० एप्रिल, ६९

भारत पाकिस्तान युद्धात भारतीय वायुदलाने महत्वाची कामगिरी बजावली होती. आज आम्ही कोणत्याही आक्रमणाला खंबीरपणे व निर्धाराने तोंड देण्यासाठी आधुनिक साधनांनी सुसज्ज सेना उभारीत आहोत. अशा वेळी वायुसेनेसंबंधी माहिती देणारा 'दीपावली'चा विशेषांक प्रकाशित करण्याची कल्पना चांगली आहे. माझ्या शुभेच्छा

--यशवंतराव चव्हाण



मुख्यमंत्री



महाराष्ट्र

सचिवालय, मुंबई – ३२
दि. ९ एप्रिल १९६९

देशाच्या संरक्षण योजनेत वायुदलाला अत्यंत महत्वाचे स्थान आहे. त्याचा प्रत्ययही आपणास १९६५ साली झालेल्या भारत–पाकिस्तान संघर्षाच्या वेळी आलेला आहे. हे संरक्षण अंग सामर्थ्यवान बनविण्याच्या दृष्टीने सर्वसामान्य माणसाला, विशेषतः तरुणांना, या संबंधीची अधिक माहिती उपलब्ध करून देण्याची अत्यंत आवश्यकता आहे. त्यामुळे देशातील तरुण वर्ग मोठ्या प्रमाणांत या क्षेत्राकडे आकर्षिला जाऊ शकेल अशी मला खात्री वाटते. दीपावली मासिकाचा उपक्रम या दृष्टीने स्वागतार्ह आहे. प्रकाशनास मी आपल्या शुभेच्छा पाठवितो.

वसंतराव नाईक

अनुक्रमणिका



भारतीय सैन्यातील पहिल्या छत्रीधारी महिला कॅप्टन फरिदा-रेहाना ह्यांचं त्यांच्याच शब्दात केलेलं स्वैर रेखांकन...

— प्रभाकर पेंढारकर

तेव्हा मला पंख फुटले होते

माझा नंबर पुकारला गेला तशी मी पुढे येऊन दाराजवळ उभी राहिले. खाली नजर गेली आणि चित्त थरारून गेले.

खाली काळोखाचा दर्या पसरला होता. लुकलुकणारे दिवे अथांग सागरात कोठे-तरी दूरवर दिसणाऱ्या होडयांच्या शिडा-सारखे मळकट सफेत दिसत होते. मला घाम फुटला. माझ्या हृदयाचे ठोके मलाच ऐकू येऊ लागले.

तो आ पसरून उभा असलेला काळोख, ती अथांग पोकळी आणि विमानाचा कर्ण-कठोर आवाज !

आणि क्षणार्धात् एखाद्या अक्राळ विक्राळ राक्षसासारखा तो यक्ष प्रश्न माझ्यासमोर उभा राहिला.

माझं पॅराशूट उघडलं नाही तर— !

विमानात बसल्यापासून मी स्वतःला वजावत होते की माझं पॅराशूट उघडणार आहे. .माझं पॅराशूट उघडणार आहे !

स्वतःशीच खात्री पटविण्याचा तो आता एक निष्फळ प्रयत्न ठरला होता.

मघाशी पॅराशूटची स्टॅटीक लाईन तारेने अडकवणे, पिन लावणे, इक्वीपमेंट चेक करणे—ह्या सर्व गडबडीत मी काहीशी स्वतःलाच विसरले होते. आणि आता दाराजवळ उडी घेण्याकरिता मी प्रथम आले तसा अकस्मात हा प्रश्न माझ्यासमोर उभा राहिला.

—"माझे पॅराशूट उघडले नाही तर— ?"

हळुहळू थंडी गरम उबदार कपड्यातून आत शिरावी, अगदी हाडापर्यंत पोहोचावी तशी ही कल्पना माझ्या मनाच्या अंतर्भागात शिरली.

"पॅराशूट उघडले नाही तर—!"

"नाही उघडलं तर काळजी करू नकोस. क्वॉर्टर मास्टरकडे अर्ज कर, तो तुला नवं पॅराशूट बदलून देईल." माझा पॅरा जंप इन्स्ट्रक्टर मला म्हणाला होता.

त्यावेळी आम्ही सर्वच हसलो. आणि आता— !

पॅराशूट नाही उघडले तर विमानातून उडी घेतल्यापासून जमिनीपर्यंत पोहोच-ण्यास नऊ सेकंद लागतात.१२०० फूट उंची-वरून, दगडासारख्या कोसळणाऱ्या माण-साचं काय होतं ? काय शिल्लक उरतं !

मी डॉक्टर होते. वैद्यकीय शास्त्रातले अनेक शब्द माझ्या नजरेसमोर उभे राहिले आणि त्या त्या शब्दाबरोबर त्या त्या प्रतिमा—!

खरंच काही वेळा अज्ञानच बरं !

अद्याप रेड लाईट बदलून हिरवा दिवा लागायचा आहे. माझा जीव कानात एक-वटला होता उडी मारण्याकरिता पायलटने दिलेली वेळ ऐकण्याकरिता !

छे ! येथे थांबणं ही मृत्यूपेक्षा भयानक शिक्षा आहे !

आणखी काही सेकंद गेले तर ह्या काळोख्या पोकळीत हे शरीर बेफिकिरीनं फेकून देणं मला साधायचं नाही.

प्रत्येक क्षणाला माझी ताकद क्षीण होते आहे.

आणखी काही क्षणात— !

हिरवा दिवा प्रकाशला. बेलचा कर्कश आवाज कानी आला.

पी. जे. आय्. चे ओठ हालले, शब्द विमानांच्या घरघरीत ऐकू आले नाहीत. पण ह्यावेळीही मला भास झाला "ग्रीन ऑन-गो" ऐकल्याचा !

सुटले !

मला लगेच उडी घ्यायची होती !

पण स्वप्नात, कितीही वेगानं धावायचा प्रयत्न केला तरी आपली पावलं उचलत नाहीत, तसं झालं! "गो" ही आज्ञा ऐकूनही मी थिजल्यासारखी दारातच उभी होते.





स्वातंत्र्याय स्वाहा

(कोणाचीही नावे गावे वा विशिष्ट स्फुट कार्यक्रम न लिहिता अंदमानच्या अंधकाराच्या फलकावर आशेच्या दोन तीन कुंचल्या मारून मी लिहिले "कोणी जळत राहिलेच पाहिजे, तर मग ते आपणच कां राहू नये?")

बाळाने मला पत्र लिहिले; फत्तराहून कठीण अशा शिक्षेच्या
पापुद्र्याची पाठी करून, तिच्याहूनही कठीण मनाच्या तीक्ष्ण लेखणीने ॥

बाळाने मला पत्र लिहिले; काळेपाण्याच्या पन्नास वर्षांच्या
ओझ्याखाली दबलेल्या मला, त्याच्या कारावासाच्या
काडीचे वजन सहन होईल का? या शंकेने ॥

बाळाने मला पत्र लिहिले;
"हे बंधो, 'बुद्धयाचि वाण धरिले' हे तुम्हीच ना म्हटले?
वज्रपात झाला तरीही_
मेरुदण्डाप्रमाणे निश्चल राहण्यास तुम्हीच ना शिकविले?
मग आता हृदय का कळवळले, माझ्या शिक्षेच्या एवढ्याशा वार्तेने?" ॥

बाळाचे पत्र मी वाचले, आणि विझलासा भासणारा
माझ्या मनाचा स्फुल्लिंग, पुन्हा तडतडून पेटला.
त्याच्या ठिणग्यांच्या शब्दांनी, मी बाळाला पत्र लिहिले,
अंदमानच्या अंधेऱ्या फलकावर ॥

"अरे, देशकार्याचा अग्निरथ चालविताना, जिवंत राहिलो तर उत्तमच!
पण त्याच्या बाष्पयंत्रातील इंधन संपलेच तर,
झोकून देऊ आपले देह त्याच्या विक्राळ सहस्रजिव्ह कुंडांत;
आणि पडताना शेवटचेच एकदा म्हणू,
'स्वातंत्र्याय स्वाहा। स्वदेशाय। इदं न मम।'

– र. म. भागवत

किती वेळ– ? कुणास ठाऊक! पण उगीच वाटले की पी. जे. आय्. आणि माझ्या मागचे ट्रूपर पहाताहेत माझ्याकडे अचंब्यानं! आणि पायावर सुपरिचित थाप बसली. क्षणात मी विमानाबाहेर पडले. एखाद्या अति बलाढ्य शक्तिशाली पुरुषानं चपराक मारावी तसा वाऱ्याचा मला फटकारा बसला आणि आडवीतिडवी होत मी बाजूला कलंडले. इतके दिवस ट्रेनिंग घेऊनही माझे हात रिझर्व्ह पॅराशूटवरून सुटले आणि हवेत आधारासाठी काही शोधण्याचा मी वेडा प्रयत्न करू लागले: धरायला काही नव्हतेच तेथे! मी कलंडले, वेडीवाकडी झाले आणि वेगाने खाली जाऊ लागले.

आई. .माझी आई!

आणि अव्वा–!

जगात देव आहे?

आई म्हणते "आहे"!

आई.

मघाच्यापेक्षा अधिक बलाढ्य हाताने मला हवेतल्या हवेत पकडले. माझी खाली जाण्याची गती एकदम थांबली तसा साऱ्या शरीराला जोराचा धक्का बसला. क्षणमात्र मी त्या पोकळीतच स्थिर झाले. आणि मग त्या हाताने मला फिरून अलगद सोडून दिले.

जणुं पंख चिकटवून!

आता मी पिसासारखी हवेत तरंगू लागले होते. त्या उंचीची भीती गेली होती. काळोख काळोख वाटत नव्हता. आणि तो मघाचा राक्षस कोठल्या कोठे अदृश्य झाला होता.

माझे पॅराशूट उघडले होते!

हळूच मी वर पाहिलं. ऑलिव्ह ग्रीन रंगाचं पॅराशूट निळ्या–काळ्या आकाशाच्या पार्श्वभूमीवर पंख पसरलेल्या अजस्र पक्षासारखं दिसत होतं. आणि त्यावर काळ्याभोर मखमली आकाशावर पसरलेल्या निळ्या निळ्या चांदण्या.! वाटलं, पॅराशूट खाली जाण्याऐवजी असंच वर जाईल तर त्या हाताशी येतील माझ्या!

आणि हा विचार मनात आला तशी मी दचकलेच. खरंच पॅराशूट खालीच चाललं आहे ना!

अनुक्रमणिका





मी ह्यापूर्वी पहिली उडी मारली तेव्हा माझ्यानंतर उड्या मारलेले ट्रुपर्स खाली चाललेले मी पाहिले! मी आपली, अगोदर उडी घेऊनही, त्यांच्यापेक्षा वरतीच तरंगते आहे. हा परिणाम माझ्या इतरांपेक्षा कमी वजनाचा ! पण हे त्यावेळी नाही लक्षात आलं !

तेव्हा घावरले होते मी. . आता वाटतं आहे. हा प्रवास असाच चालू रहावा. संपूच नये !

हे आकाश, ह्या चांदण्या, खाली लुकलुकणारे आणि क्षणाक्षणाला मोठे होत जाणारे दिवे आणि एखाद्या पक्षासारखी हवेत विरहणारी मी–! काय विलक्षण अनुभव आहे हा ! मृत्यूच्या ओठांची चव देणारा आणि तरीही हवाहवासा वाटणारा !

डोळे अंधाराला सरावले !

मग आकाशात अनेक छत्र्या दिसू लागल्या ! आणि त्या पिसाऱ्याखाली लोंबकळणारा एकेक पॅराट्रुपर !

माझी छाती अभिमानानं भरून आली !

मी ह्यांच्यापैकी एक ! भारतीय सैन्यातील सर्वोत्तम सैनिकांपैकी मी एक ! मरून रंगाचे बॅरट दिमाखाने मिरवणाऱ्या पराट्रुपरपैकी मी एक !

मरून बॅरट–प्रत्येक पॅराट्रुपरला केवढा अभिमान वाटतो ह्याचा !

आणि इतर सैनिकांना हेवा !

ही माझी पाचवी उडी ! शेवटची ! ह्यानंतर मला 'विंग' मिळतील. पंख लावले जातील. भारतीय सैन्यातली छत्रीधारी सैनिकांचे मानचिन्ह माझ्या खांद्यावर मिरवेल.

आई काय म्हणेल ते पाहून ?

माझी आई–!

'मी फायनल ईयर मेडीकलला होते त्यावळी–! आमच्या कॉलेजात एक कर्नल आले होते. त्यांनी भारतीय सैन्यास डॉक्टरांची किती तीव्र गरज आहे हे आम्हाला सांगितलं. ह्या गृहस्थांना बोलायची कला साध्य असावी. पण त्यापलिकडं त्यांच्या शब्दातून व्यक्त झालेली कळकळ पाहून मी निश्चय केला–परीक्षा पास होताच–मी सैन्यात जाईन !

व्याख्यान संपले तसे समजले की असा निश्चय करणारी मी काही एकटीच विद्यार्थिनी नव्हते. माझ्यावरोबरच्या आणखीन् पाच विद्यार्थिनींनीही असाच निश्चय केला होता.

हा निश्चय करणं सोपं, पण तो आईला सांगणं महा कठीण ! त्यावेळी कल्पना नव्हती, पण उपमाच द्यायची तर पॅराशूटमधून काळोख्या रात्री उडी मारण्यापलिकडे कठीण असं म्हणेन मी आता !

शेवटी हिय्या करून मी आईला सांगितलं !

आणि आई काय म्हणाली असेल– ?

आई म्हणाली, "घरातील मोठी मुलगी तू–मुलगा असतीस तर मी 'जा' म्हणाले असते ना ! स्वतःला जे पटतं, त माणसानं करावं. त्यातच त्याला सुख असतं. आईची माया मुलीवर बंधन ठरू नय !"

मी त्यावेळीच हवेवरच तरंगू लागले ! परीक्षा झाली आणि मलाच कल्पना नसताना मला सर्जरीचं सुवर्णपदक मिळालं.

एवढी हुशार आहे मी !

माझा विश्वास नव्हता !

आता लोक माझ्या वडिलांना सांगू लागले की एवढ्या हुशार मुलीनं सैन्यात जाण्याऐवजी स्वतःचा दवाखाना काढावा. नाव व पैसा कमवावा.

मी माझा निश्चय बदलला नाही. मी सैन्यात दाखल झाले! साडी जाऊन माझ्या अंगावर भारतीय सैनिकाचा गणवेश आला ! खांद्यावर कॅप्टनचे तीन 'स्टार्स' चकाकू लागले. नमस्काराऐवजी मी सवयीनं ओळखीच्या लोकांनाही 'सॅल्यूट' करू लागले.

सुट्टीवर परतले की आईला मला कुठं ठेवू आणि कुठं नको असं होई !

त्यानंतरचा एक प्रसंग ! मी आईला पत्र लिहायला घेतलं होतं. पण मला शब्दच सुचत नव्हते.

मला लिहायचं होतं – कोरीयन युद्धात भारतीय सैन्याच्या छत्रीधारी वैद्यकीय पथकानं केलेली लोकविलक्षण कामगिरी



AIR HEAD QUARTERS
NEW DELHI
12th March, 1966

MESSAGE

I am pleased to hear that the 'Dipavali' Magazine is publishing a special Air Force issue this year. In a developing country like ours, magazines play an important part in educating the public about the Services. I do hope this issue of your magazine would contain useful and educative articles on the Air Force.

Arjan Singh
AIR CHIEF MARSHAL

मी वाचली. थरारून गेले मी ! युद्धात असेही लोक असतात की जे प्राण घेण्याऐवजी प्राण वाचविण्याचं काम करतात – प्रसंगी स्वतःचा जीव धोक्यात घालूनही !

"मला छत्रीधारी वैद्यकीय पथकात दाखल व्हायचं आहे

'हो' म्हणशील तू ?"

काय म्हणेल आई ?

'भावनाप्रधान ? वेडी ? अल्लड ?

डॉक्टर भावनाप्रधान राहू शकत नाही. स्वप्नसृष्टीत वावरू शकत नाही. जीवनाचं अत्यंत कठोर व वास्तव रूप त्याच्या समोर प्रत्यही उभं असतं.

कोरीयन युद्धात भारतीय पथकानं जे समर्थपणे सहन केलं ते वर्णन कादंबरीपेक्षाही रोमांचकारक आणि तरीही वास्तव होतं ! ही वास्तवता, हे जीवनाचे कठोर आणि आगळे स्वरूप त्यातून उभी झालेली माणसाची जिद्द ह्याने मी भारली गेले ! छत्रीधारी पथकाकडे आकृष्ट झाले. पण आई काय म्हणेल ?

अनुक्रमणिका

—आई काय म्हणेल ते मला चार दिवसातच समजलं !

टेवलावर सुपरिचित हस्ताक्षरात पत्ता असलेलं पत्र माझी वाट पहात होतं. वरच्या कोपऱ्यात पोस्टाच्या शिक्यात 'म्हैसूर' ही अक्षरेही स्पष्ट उठलेली होती.

"मागेच सांगितलं मी तुला, तुला जे आवडेल, पटेल ते कर ! आईचं प्रेम मुलीच्या वाटचालीत अडथळा ठरू नये !"

आणि त्यावरोवर माझ्या आव्बाजानचंही पत्र होतं. छोटंसंच !

"वेटी, माझी उमर पोस्टाची नोकरी करण्यात गेली. आपल्या घरात सैन्यात जाणारी तू पहिली व्यक्ती ! तू माझी पहिली मुलगी, उद्या भारतीय सैन्यातली पहिली छत्रीधारी महिला होशील. बेटी, मला तुझ्यावद्दल मोठा अभिमान वाटतो."

मला वाचता वाचता रडायला आलं. रडता रडता हसायला आलं ! माझ्या-मध्येच मी हरवून गेले.

"नंवर एक घुटना मिलाना . . . सर नीचे."

लाऊड स्पीकरमधून येणाऱ्या कर्कश आवाजाने मी एकदम शुद्धीवर आले. खालची जमीन वेगाने वर येत होती. कंट्रोल टॉवर जादूनगरीतला माणसासारखा आकाराने वाढत होता. सेंटर पॉईंटवरचे अधिकारी खेळण्यातल्या बाहुल्यांऐवजी एकदम खऱ्याखुऱ्या माणसासारखे दिसू लागले होते.

"दोन्ही पाय जुळलेले, गुडघे किंचित् वाकलेले, हात डोक्यावर . ." इतक्या दिवसाच्या ट्रेनिंगमुळे माझ्या हालचाली आपोआप यंत्रवत् घडत होत्या.

धाडकन् मी जमिनीवर आदळले, रोल पुरा करून फिरून उभी राहिले.

ह्यानंतर हार्नेसमधून सुटका करून घ्यायची, पॅराशूट गुंडाळायचे, डोक्यावर ते जड ओझे घेऊन, अंधारात ठेचकाळत सटर पॉईटवर जाऊन रिपोर्ट द्यायचा !

मोठं कंटाळवाणं काम !

पण आज एका तंद्रीतच मी पॅराशूट गुंडाळले, उचलले, काळोखातून मी चालू लागले. आता पॅराशूट जड वाटत नव्हतं. चालण्याचे श्रम जाणवत नव्हते. कारण —

—कारण मला आता 'पंख' फुटले होते.

● ● ●



'वारा ऽऽ अंगना' (एअर होस्टेस)

यानात स्वर्ग द्वारी-येता शिडीवरून, स्मित हास्य स्वागताला कोरीव नेत्र दोन
संमोहिनी सुरेखा सौंदर्य लोभनीया, गृहिणी न सेविका ती भासे जणू स्वकीया
सेवेस तत्परा ती-सुखवील सर्व यात्री, मधुमंजु वोलुनीया दिनरात चारुगात्री
खायास प्यावया ती, तुम्हास जे हवे ते, देईल अन्नपूर्णा सकला उदार हाते
जरि अंतरात भीती उडताच वायुयान, सौंदर्यसेविका ती, दे धीर सौख्यदान
ती देतसे दिलासा प्रणयी सुरेल साथ, वारांगनेसवे ही वाऱ्यावरी वरात.

झुलते विमान वाहे कलती सुखासने ही, मी गाठणार वाटे वैकुंठ ते सदेही
आनंद अंतरंगी दिसते तशी वरून, राही अधांतरी ती परितोल सावरून
पांदीतुनी सुगंधी ये कोवळी झुळूक, सुखवीत गात्रस्पर्श दावी मुकासलूक
अंगावरून जावे ऐसे वसंत वारे, अर्धांगवायुचे हे झटकेच निर्विकारे
वाटे हवीहवीशी तू सुंदरी हवाई, दिलदर्द दूर व्हाया अकसीर तू दवाई.

साकीच तू सकीना इश्के शराव मीना, चढते नशाच आधी ते ओठ लावताना
तो झोकताच प्याला उरतो मुळी न धोका, देहासवे दिलाते ती देत उंच झोका
नाहीच आडपडदा. उघडा दिसे झरोका, डोळ्यात डोकवाया सोडील कोण मोका
राजे अमीर, भिस्ती कोणीहि राव रंभा, पडती तिथे उताणे भाळून प्रीतिदंभा
तिरपी सफेद टोपी त्या देशभक्त शुंभा, कार्येपु खास मंत्री शयनी गमेल रंभा
अस्मानची परी तू प्यारी समीर नारी, वारांगना खरी तू ती आगळी खुमारी.

कटिवंध बांधताना तुटतात वंध सारे, अंगात संचरावे स्पर्शे अनंगवारे
दावी खुला किनारा साडी किनार सारी, निर्वंध मोकलाया नारी अनार धारी
उडवीत उंच भिवई, पंखातली मराळी, दावून लोटते ती उंचावरून खाली
जवळीक ती सुखाची परि स्वप्न होय खोटे, येई न स्वर्ग हाती-उरतोच दोन बोटे
उतरे विमान खाली मन जात हे गळून, पडतो हताश ठायी मी पोट आवळून.

— राजा बढे





अनुक्रमणिका

पहिल्या जागतिक युद्धाच्या शेवटी विमान विद्या वरीच बाल्या-वस्थेत होती. त्यावेळची विमाने बहुधा एकपंखी (MONO PLANES) किंवा द्विपंखी (BIPLANES) असत. ती हलकी फुलकी करण्यासाठी पंखांच्या आणि विमानाच्या लाकडी सांगाडचा-वर कॅनव्हासची वेष्टने देण्यात येत. ह्या कॅनव्हास कापडांच्या छिद्रा-तून हवा आत जाऊ नये आणि वाऱ्याच्या झोताने कापडाला एखादे छिद्र असेलच तर ते फाटून मोठे होऊ नये म्हणून त्यावर सिल्व्हर पेन्ट स्प्रे करण्यात येई.

कॅ. वासुदेव बेलवलकर

....विमानात एका बाजूला मृत्यूची अदृश्य आकृती नि दुसऱ्या बाजूला प्रेरक दैवी शक्ती सतत आमच्या बरोबर असावयाच्याच आणि आमच्या आयुष्यावर जुगार खेळण्याची अहमहमिका या दोन अदृश्य शक्तींमध्ये चालू होती....



त्यावेळची विमाने एक एंजिनाचीच असत आणि त्यांचा जास्तीत जास्त वेग ताशी शंभर ते दीडशे मैल असे. ती सुरू झाली की त्यांचे पंख एंजिनच्या गतीमुळे इतके कंपायमान (व्हायब्रेट) होत असत की पुष्कळांना वाटे की उड्डाण करण्यापूर्वी पक्षी जसे आपले पंख हलवितात तशीच ही विमाने आपले पंख हलवीत असावीत असे वाटे.

विमानाचा पायलट आणि त्याला पेहरावे लागणारे त्याचे ते विचित्र कपडे म्हणजे त्यावेळी एक कुतुहलाचाच विषय असे. तो अशा बोजड कपडचात जेव्हा विमानाच्या छोटचाशा कॉकपिट-मध्ये अंग चोरून वसे व स्वतःला चोहीकडून पट्टचांनी घट्ट जखडून घेई आणि गगनात भरारी मारून खाली भूतलावर उतरे, तेव्हा भोळचा भावडचा लोकांना वाटे की हा कोणी देवदूतच जणू काही येशुख्रिस्ताशी हस्तांदोलन करून भूतलावर अवतरला असावा.

युरोप आणि अमेरिका यांच्या सारख्या पुढारलेल्या देशातील सुशिक्षित लोकांची ही स्थिती होती तर – आपल्या हिंदुस्थानात – पण – त्यावेळी हिंदुस्थानात विमाने तरी कोठे होती ? कोणा एका कल्पक चित्रकाराने रेखाटलेले श्री रामचंद्ररायाचे पुष्पक विमान आणि संत तुकाराम महाराजांना सदेह वैकुंठाला नेणारे गरूड विमान येवढेच काय ते त्यावेळी आपल्याला माहीत होते.

रॉयल एअर फोर्सची काही स्क्वॉड्रन्स् १९२५/२६ च्या सुमारास इग्लंडहून हिंदुस्थानात – लाहोर, पेशावर, कराची, कलकत्ता येथे उतरली. त्यांना शहराच्यावाहेर दूरवर जागा देण्यात आली. त्यांच्या जवळच काय – पण दोन मैलाच्या परिसरातसुद्धा सुशिक्षित 'नेटिव्ह' आदमीना जायची परवानगी नव्हती. फक्त भिस्ती, मेहतर, बेरर्स इत्यादी हलकी कामे करणाऱ्या खालच्या जमातीलाच तेवढा त्या संरक्षित विभागात प्रवेश मिळे. कारण गोऱ्या लोकांचे त्यांच्या-मुळे अडत असे. शिवाय असली हलकी कामे काळचाजंगली आदमीकडूनच करवून घेण्यात त्याना अभिमानही वाटे.

पाश्चात्य देशात मात्र विमानविद्येची उपयुक्तता क्षणोक्षणी वाढीला लागलेली होती. निरनिराळे प्रयोग जोराने चालू होते. विमानाच्या निरनिराळया डिझाईन्स, वेग, कार्यक्षमता यांच्यात

झपाट्याने वाढ होत होती आणि त्यावरोबरच धाडसी तरुणही विमानविद्येकडे आकर्षले जाऊ लागले होते. ह्याच सुमारास एका अमेरिकन कोट्याधीशाने अमेरिका ते इग्लंडमधील अटलांटिक समुद्र एका दमात ओलांडून विक्रम करील अशा पायलटसाठी पंचवीस हजार डॉलर्सचे वक्षीस जाहीर केले. त्यावेळेस हवामानाचे अंदाज, रेडियो कम्युनिकेशन्स् सर्वच काही वाल्यावस्थेत होते. अशा परिस्थितीत एक एंजिनधारी विमानाला ही गोष्ट केवळ अशक्यप्रायच होती.

दोन्ही देशांमध्ये अंतर समांतर रेषेतही चार हजार मैल होते. अमेरिकेचा किनारा सोडला की इंग्लंड येईपर्यंत–दृष्टीच्या टप्प्यात जिकडे तिकडे समुद्राचे अथांग काळसर निळे पाणी पसरलेले दिसे. त्यावर उसळणाऱ्या त्या प्रचंड, गगनचुंबी अक्राळ विक्राळ फेसाळलेल्या लाटा पाहणाऱ्याच्या तोंडाला फेस आणीत होत्या. रात्रीच्या वेळी अथांग निळसर नभात लुकलुकणारे तारे–आशेचा दिलासा देण्यापेक्षा–आपल्या अंधुक प्रकाशाचा कवडसा उफाळलेल्या लाटांवर टाकून जिवाचा थरकांप उडवीत होत्या अशा प्रतिकूल परिस्थितीत हे असलं जीवघेणं धाडस करावयाला कोण पुढे येणार?

वक्षीस जाहीर करून वर्ष लोटलं–अन् एक दिवस एक धाडशी तरुण हे लावलेलं वक्षीस जिंकण्याची जिद्द धरून पुढे आला. त्याचं वय असेल पंचविशीच्या घरात. घरचा श्रीमंत. आईवडिलांचा एकुलता एक. पंचवीस हजार डॉलर्सच्या वक्षिसाचा त्याला एवढा मोह वाटत नव्हता, पण हे धाडस करण्याची जिद्द त्याने उरी बाळगली होती. तो स्वत: नेव्हारास्का फ्लाईंग स्कूलमध्ये उत्कृष्ट पायलट होता. चांगला मेकॅनिकही होता. त्याच्या एका मित्राने त्याच्यासाठी नवीन बांधणीच्या विमानाचा आराखडा काढला. त्या विमानात पायलटकरिता, थंडीवारा, ऊनपाऊस यापासून संरक्षित अशी केबिन बांधण्यात आली. मुख्य म्हणजे एंजिनाला लागणारे 'इंधन' साठविण्यासाठी जादा पेट्रोल टँक्स् चहूकडे वसविण्यात आल्या होत्या. जवळजवळ आठशे ते हजार गॅलन पेट्रोल या ट्रीपकरिता ह्या एक एंजिनधारी विमानाला लागणार होते. विमानाची गती ताशी १२५ मैल, व प्रत्यक्ष उड्डाणाचे तास ३५ असे एकंदर गणित आखण्यात आले होते.

विमान तयार झाले. त्याच्या निरनिराळ्या चाचण्या घेण्यात आल्या. सर्व ठीकठाक दिसताच त्या विमानाचे नाव 'स्पिरीट ऑफ सेन्ट लुईस' हे ठेवण्यात आले. या धाडसी तरुण पायलटचे नाव चार्लस् लिंडवर्ग हे होय.

चार्लस् लिंडवर्ग आपले 'स्पिरीट ऑफ सेन्ट लुईस' एक एंजिनी विमान घेऊन न्यूयॉर्कच्या विमानतळावर आला. त्याचं अभिनंदन करण्यासाठी त्यांची निकटवर्ती मित्रमंडळी, नातेवाईक, आईवडील विमानतळावर जमली होती. सर्वांचा निरोप भारावलेल्या अंत:करणानें घेऊन लिंडवर्गने रूझवेल्ट विमानतळाहून 'टेक ऑफ' घेतला आणि क्षणार्धात तो नभोमंडळात दिसेनासा झाला. गर्द निळ्या आकाशात चमचमणारे तारे आणि खाली हिरव्यागार फेसाळलेल्या लाटाच फक्त त्यांच्या सांगाती होत्या. नकाशात टिपलेल्या कोर्सप्रमाणे त्याने आपले विमान लंडन विमानतळाचा भेद घेऊन स्थिरावले. अचानक घोंगावलेल्या वादळाला त्याला तोंड द्यावे लागले. ते संपते न संपते तोच जोराचा पाऊस पडू लागला, अधूनमधून काळ्याकभिन्न ढगात विजा कडाडू लागल्या. या सर्व संकटात त्याच्या जोडीला विमानाचे सारथ्य करीत होता तो फक्त एक देवच. पायलट कितीही कुशल असो, त्याच्या आयुष्यात एखादा तरी असा प्रसंग येतो की त्याला दैवाधीन व्हावेच लागते. तसेच लिंडवर्गची अवस्था झाली. नाहीतर वादळात सापडलेले त्याचे विमान सुरक्षित राहातेच ना.

झोप, तहान, भूक, विश्रांती कशाचीही यत्किंचित पर्वा न करता तेहेत्तीस तास पन्नास मिनटांच्या एकसंधी उड्डाणानंतर त्याला जमीन दिसू लागली–पण ती धुक्याच्या आच्छादनात वेष्टिलेली–अधुनमधून धुक्याचा हा नाजुक बुरखा वाऱ्याच्या मंदमंद लहरीबरोबर बाजूला सरे आणि एखाद्या यावनी तरुणीच्या बुरख्याआडच्या मोहरलेल्या मुखकमलाप्रमाणे त्याला भूतलाचे दर्शन होई, पण ते क्षणभरच.

शेवटी त्याच्याजवळ एक तास पुरेल इतकेच पेट्रोल राहिले. दिवस अस्ताला जात चाललेला होता आणि काहीतरी तातडीची उपाययोजना करणे त्याला भागच पडले. त्याने आपले विमान धुक्याच्या बुरख्यातून खाली आणले आणि विमानतळावर उतरवले.

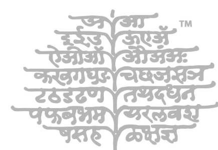
त्याला वाटले आपण लंडन विमानतळावर उतरलो आहोत, पण तो उतरला होता त्या विमानतळाचे नाव होते 'बोर्जो एअर फील्ड', आणि ते होते फ्रान्समध्ये.–त्याने कंपासवर लक्ष्यभेद केलेल्या कोर्सवरून तो दक्षिणेकडून वाहणाऱ्या जोरदार वाऱ्याच्या झोताबरोबर अगदी न कळत इतका वाहवला होता.

त्याने वक्षीस जिंकले होते,–पण त्यापेक्षाही त्याने हे धाडस करून सबंध जगाकडून मिळविलेली शावासकी लाख मोलाची होती. एका रात्रीत त्याचे सबंध जगाच्या कानाकोपऱ्यात नाव झाले–सर्व जगाच्या गळ्यातला तो अत्यंत आवडता ताईत बनला. देशादेशातून त्याच्यावर स्तुतिसुमनांचा वर्षाव होऊ लागला.

आणि–हे लिंडवर्गचं धाडसच माझ्या आयुष्याला कलाटणी देऊन गेलं. –एकवीस मे एकोणिसशे सत्तावीस.

मी त्यावेळेस इंग्रजी चौथीत असेन, वार्षिक परीक्षेचा निकाल लागून मी सेकंड क्लासच्या बॉर्डरवर पास होऊन वरच्या वर्गात गेलो होतो,–सुटीचे दिवस. क्रिकेट, पोहणे, हुंदडणे याला नुसता बहर आलेला,–पण–

माझे वडील जगविख्यात संस्कृत आणि तत्त्वज्ञान विषयातील पंडीत. त्यांच्या दृष्टीने मी सेकंड क्लासच्या बॉर्डरवर पास होणे म्हणजे नालायकपणाचा कळस. त्याबद्दल माझी नुसती निर्भत्सनाच झाली नाही तर चार चांगले धपाटेही मला मिळाले. एवढेच नव्हे तर सर्व खेळ बंद आणि चोवीस तास खोलीत बसून अध्ययन ही मलमपट्टी वर डकवलेली–माझ्या बरोबरीची मित्रमंडळी खेळताना, उनाडताना, बागडताना मला दिसली (आणि ती रोज दिसावयाचीच) की मला असा वडिलांचा राग येई.–पण त्यांच्या करारी




स्वभावापुढे माझी बोलण्याची प्राज्ञा नव्हती. खेळणं नाही, मित्रांशी बोलणं नाही. फिरणं नाही. अभ्यास, फक्त अभ्यास– आणि त्यातही लक्ष लागेना. मी अगदी वैतागून गेलो.

आणि अशा मनाच्या परिस्थितीत असतानाच ही लिंडबर्गच्या यशस्वी उड्डाणाची बातमी वर्तमानपत्रात प्रामुख्याने झळकली. त्याच दिवशी आणखी एक घटना घडली. आमच्या घरी आमचे एक अत्यंत घरोब्याचे मित्र दोन दिवसांकरिता पाहुणे म्हणून आले. – आम्ही, माझे वडील, ते आणि मी जेवावयाला बसलो, (अर्थात वडिलांच्या समोर बसल्यावर मान वर करावयाची माझी प्राज्ञा नव्हतीच) जेवताना लिंडबर्गने केलेल्या धाडसाचा विषय निघणे अगदी अपरिहार्य होते.

वडील – (पाहुण्यास) – "पहा ही अमेरिकेतील एवढीशी मुले कसा पराक्रम करून जगाचे पुढे येतात ती, नाहीतर आमचे हे घड्डोवा – घड अभ्यासही करता येत नाही यांना. असली कार्टी मेलेलीच बरी"

त्यांचे ते बोलणे माझ्या अत्यंत जिव्हारी लागले. – मला हेच कळेना की माझा अपराध तरी काय होता? – कसले जेवण अन् कसले काय? – मी त्याच दिवशी प्रतिज्ञा केली की लिंडबर्गसारखा मीही पायलट होईन आणि काहीतरी धाडस करून दाखवीन, – झालं – मी प्रतिज्ञापूर्तीच्या मागं लागलो. अगदी एकांड्या शिलेदारासारखा. कारण वडिलांना हे सुद्धा सांगण्याची माझी हिम्मत नव्हती. मी त्यांच्या सारखाच संस्कृतचा महापंडीत व्हावं अशी त्यांची इच्छा. तेव्हा आपली प्रतिज्ञा सांगून मार खाच कशाला!

ह्याच वेळेला मला बातमी लागली की लाहोरला रॉयल एअर फोर्समध्ये काही माणसे भरावयाची आहेत. मी वडिलांच्या अगदी न कळत अर्ज केला. उत्तर आले ते नेमके वडीलांच्या हातात.

मग काय झाले असेल हे वाचकांनी जाणलेच असेल.

ह्या पहिल्याच सलामीत खाल्लेल्या मारामुळे नामोहरम न होता मी जास्तच जिद्दीला पेटलो. पायलट व्हावं. पण कसं? काही कळेना.

मॅट्रिक होऊन मी व्ही. जे. टी. आ.यला मेकॅनिकल इंजिनिअरिंगच्या कोर्सला दाखल झालो ते ह्याच जिद्दीनं की इंजिनीअरिंगच्या ज्ञानाचा विमानविद्येला उपयोग व्हावा. शेवटच्या वर्षामध्ये असताना असाच एक दिवस 'इलिस्ट्रेटेड विकली' चाळत बसलो होतो. त्यात हिंदुस्थानात अगदी पहिल्या प्रथम दिल्लीला स्थापन झालेल्या विमान विद्यालयाची छायाचित्रे आली होती. त्या विद्यालयाचे नाव– 'एरॉनॉटील ट्रेनिंग सेंटर ऑफ इंडिया'. मी लागलीच माहितीपत्रक मागविले, चाचणी परीक्षा दिली, पास झालो – पण मांजराच्या गळयात घंटा कशी आणि कोण बांधणार? कारण वडिलांना यातले काहीच माहीत नव्हते. शेवटी एकदाचा मनाचा हिय्या केला. शिव्या खाल्ल्या, सत्याग्रह केला, आणि मोठ्या मिनतवारीने परवानगी मिळवून विमान विद्यालयात दाखल झालो.

त्याच्या आदल्याच वर्षी ह्या विद्यालयात दामोदर जठार ('काश्मीर प्रिन्सेस'मध्ये बॉम्बस्फोटात निधन पावले ते) आणि मनोहर नामजोशी (इंडियन एअर क्राफ्ट फॅक्टरीमध्ये तयार झालेल्या विमानांची 'टेस्ट फ्लाईट' घेताना अपघात होऊन निधन पावले ते) हे पायलटींगच्या शिक्षणासाठी दाखल झाले होते. ते दोघेही आम्हा नवीन दाखल झालेल्या महाराष्ट्रीय विद्यार्थ्यांचे 'गुरु' बनले. आमच्या ब्रिटिश इन्स्ट्रक्टर्सनी दिलेल्या ट्रेनिंगपेक्षाही ह्या दोघांनी आम्हाला जे वेळोवेळी शिक्षण दिले ते फार उपयोगी पडले. स्टीप टर्नस्, स्टॉलिंग टर्नस्, स्पिनस्, रोल्स्, मॅपरीडींग, क्रॉस कंट्री फ्लाईंग– एक ना दोन –

मला 'सोलो' मिळाला, तो आनंदाचा दिवस अजूनही माझ्या डोळ्यासमोर मला दिसतो आहे – पहिलं प्रेम, पहिली मिलन की रात–छे, त्यापेक्षाही त्यात कितीतरी आनंद साठविलेला होता.

माझे ऐंशी तास फ्लाईंग झाले. पुण्याला विमान घेऊन जाऊन माझ्या आईवडिलांना, भावाबहिणींना, मित्रमंडळींना केव्हा एकदा विमानात बसवीन असं मला झालं होतं. दिवाळीला मी पुण्याला क्रॉस कंट्रीवर आलो. माझ्या वडिलांना विमानात बसविताना मला धन्यता वाटली. दोन दिवस कसे निघून गेले ते कळले देखील नाही. वडिलांकडून शाबासकी घेऊनच मी दिल्लीला मोठ्या हिरीरीने परतलो.

आणि आश्चर्य हे की दिल्लीला त्याच दिवशी गुडविल मिशनवर कर्नल लिंडबर्ग आपल्या पत्नीसह त्याच्या स्वतःच्या विमानातून आला होता. त्याला भेटून त्याच्याशी हस्तांदोलन करताना माझा आनंद गगनात मावेना. त्याला जेव्हा मी माझी सर्व हकिगत सांगितली तेव्हा त्याने माझी पाठ थोपटली. मी धन्य झालो.

दुसरे महायुद्ध सुरू झाले त्याच वर्षी मी कमर्शियल 'बी' लायसेन्स पायलट व ग्राऊण्ड इंजीनीअर झालो. आणि रॉयल एअर फोर्स व्हॉलंटीअर रिझर्व्हमध्ये किंग्ज कमीशन मिळून ऑफीसर बनलो. त्यावेळेला इंडियन एअर फोर्स उदयाला आला नव्हता. माझं पोस्टिंग नॉर्थ वेस्ट फ्रॉंटीअर प्रॉव्हिन्समध्ये खैबर खिंडीजवळ रिसालपूरला झालं. आम्ही इंडियन (काळे आदमी) आमच्या ब्रिटीश

ऑफीसर्सच्या खांद्याला खांदा लावून हिरीरीने काम करीत होतो. अर्थात ते गोऱ्या ऑफीसर्सना कसे खपणार? ते आमचा तिरस्कार करीत, पण उघडपणे त्यांची बोलावयाची छाती नव्हती. तिकडे हिटलरच्या टाचेखाली त्यांचा इंग्लंड भरडला जात होता आणि इकडे स्वातंत्र्याकरिता हिंदुस्थानात आंदोलने पेटलेली. काय करतात बिचारे! अर्थात त्यांच्यातही बरेच खानदानी होते. ते आमच्या बरोबर चांगले खेळीमेळीनं वागत—आम्हाला प्रोत्साहन देत.

रिसालपूरला आम्हाला बॉंबिंग, एअर फायटींग, फॉर्मेशन आणि नाईट फ्लाइंगचे चांगले ट्रेनिंग मिळाले. सकाळी ५ वाजल्यापासून ते संध्याकाळी सहा वाजेपर्यंत आम्हाला कशी ती उसंत मिळत नसे. नंतर आंघोळ व लागलीच कडक डीनर-सूट घालून मेसमध्ये जेवण; त्यावेळेला मेस एटीकेटस् पाळता पाळता जेवणाचे हाल होत. त्यात आणखीन बहुतेक करून जेवावयाला 'बीफ' असे. अर्थात आम्ही हिंदू आणि गोमांस! आमच्यापैकी बरेचजण खात नसत.

ट्रेनिंग संपता संपता एक दिवस एक गोष्ट घडली. जोधपूरचे महाराज आमचे बरोबर ट्रेनिंगला होते. त्यांना एअर कमोडोर ही ऑफीसरची रँक दिली होती. त्यांच्या संस्थानचा रिसाला तेथे बंदोबस्तासाठी होता. कारण रात्री आफ्रीडी आणि इतर पठाणांच्या टोळचा ॲम्युनिशन्स, गन्स्, किंवा जे काय सापडेल ते चोरी करण्यासाठी येत. त्यांची लहान मुले दिवसा गुराख्याच्या वेषात मेंढ्या चारण्यासाठी म्हणून हिंडत, टेहळणी करीत, आणि रात्री छुप्या चोऱ्या करीत. रात्री संरक्षित भागाच्या बाहेर आम्हाला जाण्याची परवानगी नसे. काही वेळा काळोखात दडून बसलेले हे लोक बाहेर हिंडणाऱ्या लोकांना अचूक टिपत, किंवा भोसकीत. विशेषत: त्यांचा दात ब्रिटिश ऑफीसर्सवर असे. कारण खैबरखिंडीत नेहमी त्यांच्यावर गोळीबार होई. आम्हालाही बॉंबिंगच्या ट्रेनिंगसाठी जिवंत बॉंब घेऊन त्यांच्या डोंगरातील निवासस्थानांवर पाठविण्यात येई—तेव्हा आमच्या बॉंब हल्ल्यात, एअर फायरिंगमध्ये त्यांची घरं उध्वस्त होत. काही वेळेला त्यांची गरीब बिचारी बायकापोरेही कामास येत, तेव्हा आम्हाला वाईट वाटे. पण ब्रिटीश ऑफीसर्स मात्र बेदरकार असत.

जोधपूरच्या महाराजांनी आम्हाला शँपेनची 'फेअर वेल' पार्टी दिली. बाहेर बर्फ पडत होतं आणि आम्ही व ब्रिटीश ऑफीसर्स मिळून आतमध्ये शँपेनचे ग्लासावर ग्लास झोकून गरम होत होतो. रात्रीचे दोन वाजायचा सुमार असेल. कसे कोण जाणे आमचे बोलणे गांधी आणि पंडित जवाहरलाल नेहरू करीत असलेल्या सत्याग्रहाकडे वळले. वाद सुरू झाला. एका ब्रिटीश ऑफीसरने आम्हाला सहन होणार नाही अशी एक अस्सल शिवी त्यांना हासडली. आणि आश्चर्य वाटेल की, एक हिंदी ऑफीसरने त्याला साथ दिली. आम्ही खवळलो (हा ऑफीसर नेहमीच आमच्याबद्दल चहाड्या—चुगल्या करून ब्रिटीश ऑफीसरच्या गळ्यातला ताईत बनला होता. तो स्वत:ला जणू गोराच ऑफीसर समजे आणि आम्हाला तुच्छ समजे) सगळेच आम्ही बेफाम प्यालेलो, तेव्हा आमच्यापैकी काही जणांच्या मनात ह्या ऑफीसरना चांगला हात दाखविण्याचे आले असल्यास त्यात काहीच नवल नव्हते.



यज्ञी ज्यानी देऊनि निज शिर....

१९४४ सालातील २४ ऑक्टोबरचा दिवस होता. सकाळी १०–४५ वाजण्याच्या सुमारास फिलीपाईन बेटाजवळील गस्त घालणाऱ्या ४ विमानवाहू नौका व क्रूझर्सवर अचानकपणे 'कामिकेझ' शिकीशिमा तुकडीतील ५ बॉम्बफेकी विमाने झेपावत येऊन त्यांच्यावर आदळली त्यापैकी दोन विमाने एका विमानवाहू नौकेवर एकदम आदळून त्यांचा मोठा स्फोट झाला व त्या नौकेला भयंकर आग लागली. दुसरी दोन विमाने बाजूला असलेल्या दुसऱ्या दोन विमानवाहू नौकांवर आदळून त्यांनाही आग लागली. पाचवे विमान क्रूझरवर आदळून त्याचा मोठा स्फोट झाला. व त्या क्रूझरला भयंकर आग लागली. या नाविन्यपूर्ण हल्ल्याने अमेरिकन अधिकारी विस्मयचकीत होऊन गेले.

अशा तऱ्हेने जपानने दुसऱ्या महायुद्धाच्या अखेरीस निराश होऊन स्वतःची आत्माहुती देणाऱ्या जपानी वैमानिकांच्या तुकड्या तयार केल्या यालाच 'कामिकेझ' (Suicide Mission) असे म्हटले जाते. या पहिल्या 'कामिकेझ' मोहिमेचे नेतृत्व लेफ्टनंट युकीनो सेकी यांच्याकडे होते. या मोहिमेत एकूण १० लढाऊ विमानानी भाग घेतला होता. त्यात पाच बॉम्बफेकी विमाने व त्यांना संरक्षण देणाऱ्या पाच 'झिरो' फायटर्स विमानांचा समावेश होता. या पहिल्या 'कामिकेझ' मोहिमेत अमेरिकेच्या ४ विमानवाहू नौकांपैकी २ नौकांना जलसमाधी मिळाली व २ कायमच्या जायबंदी झाल्या. शिवाय एक क्रूझरही उध्वस्त होऊन त्यालाही जलसमाधी मिळाली. अशा तऱ्हेने पहिली 'कामिकेझ मोहीम' जपानच्या अपेक्षेपेक्षा जास्त यशस्वी झाली. नंतर मात्र ४, ६ व काही वेळा १६ विमानांच्या साहाय्याने पॅसिफिकमधील अमेरिकेच्या लढाऊ व बिनलढाऊ जहाजांवर असे साहसपूर्ण हल्ले करून त्यांना बुडविण्याचा सपाटा जपानने चालविला. परंतु सगळ्याच वेळी त्यांना यश आले नाही. कारण अमेरिकन अधिकारी जास्त जागरूक राहून ती विमाने वरच्या वर उडविण्याचा त्यांनी कसून प्रयत्न केला. युद्धाच्या शेवटच्या दिवसात अमेरिका जपानच्या भूमीवर आपल्या प्रचंड आरमारानिशी स्वारी करील असा जपानी नेत्यांचा कयास होता. म्हणून त्या प्रचंड आरमाराला जलसमाधी देण्याकरिता जपानच्या किनाऱ्यावर १२०० कामिकेझ वैमानिकांच्या तुकड्या जय्यत तयार ठेवण्यात आल्या होत्या असे म्हणतात.

पहाटे अडीचला पार्टी संपली आणि आम्ही त्या दोघा ऑफीसर्सना घोळात घेऊन निघालो. थंडी मी म्हणत होती. सभोवतालच्या टेकड्यावरून बर्फ पडू लागलं होतं. थंड वारा अंगाला झोंबत होता.– आम्ही मेसजवळ आलो. तेथे स्विमिंग टँक होते.–तेथून चाललो असताना काय झाले कोण जाणे–क्षणार्धात दोन्ही ऑफीसर्स टँकमध्ये पडले. त्यापैकी त्या ब्रिटीश ऑफीसरला नीट पोहता येत नव्हते,–हिंदी ऑफीसर, ह्या अनपेक्षित प्रकारामुळे घाबरला,–आणि दोघेही गटांगळ्या खाऊ लागले.–कोणीच त्यांना मदत करीना.–शेवटी अतिरेक होतो आहे हे पाहून –मी आणि आणखी दोघांनी अंगातला ओव्हर कोट कसातरी फेकून देऊन डिनर जॅकेटसह पाण्यात उड्या घेतल्या आणि त्यांना काठावर आणले. मेसमध्ये नेऊन गरम ब्रॅण्डी पाजली – आणि त्यांच्या बंगल्यात त्यांना सोडून आमच्या बंगलीवर गेलो.

दुसरे दिवशी रविवार. शँपेनमुळे डोके ठणकत होते. त्यात रात्री भिजलेलो. कोण कशाला अंथरुणाच्या उबेतून उठतो ! पण ते सुख आम्हाला लाभावयाचे नव्हते त्या दिवशी. –ऑर्डरली ऑफीसर आला आणि त्याने आमच्यावर अर्ध्या तासात स्टेशन कमांडरपुढे हजर होण्याचे वॉरंट बजावलं.

कडक युनिफॉर्ममध्ये हजर झालो. कमांडर कडाडत होता. रात्रीच्या प्रकाराबद्दल त्याच्यापुढं आमच्याविरुद्ध केस दाखल झाली होती. आम्हा प्रत्येकाला ऑफीसमध्ये बोलावून त्याने असा काही बेफाम दम भरला, धमक्या दिल्या की, आमच्या सर्वांच्या तोंडाला फेस आला. येवढ्यानेच हे प्रकरण मिटलं नाही तर त्यांनी आम्हा सर्वांना 'स्टेशन अ‍ॅरेस्ट' करून चांगल्या पंधरा दिवस लागोपाठ 'ऑर्डर्ली ऑफीसर'च्या ड्यूटीज दिल्या. म्हणजे चोवीस तास युनिफॉर्म घालून ड्यूटी –

यानंतर मात्र साहेबाला 'परब्रम्ह' समजणारा आमचा सहाध्यायी टरकला.

नंतर महिन्यातच पासिंग आऊट परेड झाली. आम्हाला 'एअर फोर्स विंग्जस्' देण्यात आली. 'फेअरवेल' पार्टीनंतर–जाण्यापूर्वी स्टेशन कमांडरचा निरोप घेण्यासाठी आम्ही त्याच्या घरी गेलो. त्यानं मोठ्या प्रेमाने आम्हाला 'टोस्ट' ऑफर केला. पाठ थोपटली. भारावलेल्या अंतःकरणाने त्याच्या घरून आम्ही निघताना हस्तांदोलन करीत मोठ्या आपुलकीने तो म्हणाला,

"तुम्हाला मी सदैव सुयश चिंतितो. कोणी सांगावं ह्या लढाईच्या धकाधकीत आपली सर्वांची परत गाठ पडेल असं !" हसत हसत पुढे तो म्हणाला–"मात्र कोणाला थंडीवाऱ्याचं स्विमींग टँकमध्ये लोटू नका हं ! त्याच्या पाठीमागचं खरं कारण मला माहीत आहे. असाच देशाभिमान बाळगा."

नंतर आम्ही पोस्टींगप्रमाणे निरनिराळ्या लढाईच्या आघाडीवर पांगलो. माझे पोस्टींग चीनच्या सरहद्दीवर अमेरिकन एअर सप्लाय कोअरबरोबर झालं. वर्ष हा हा म्हणता गेलं. आघाडीवरचं बेदरकार अशाश्वत आयुष्य आम्ही सर्वजण कंठत होतो. रोज

सूर्योदयाला विमानात बसावयाचं, कधी बॉबिंग मिशनवर तर कधी सप्लाय मिशनवर जावयाचं. रस्त्यात शत्रूची विमानं दिसली तर त्यांच्यावरोबर 'एअर कॉंबॅट' व्हायची. सुखरूप राहिलो तर वापस बेसवर यावयाचं, – आणि परत ड्यूटीवर जाईपर्यंत आयुष्याचा प्रत्येक क्षण बेदरकारपणे 'ड्रींक्स आणि डान्सेस'मध्ये दवडावयाचा.

सकाळी आपल्यावरोबरीनं गेलेला आपला सहाध्यायी परत येईलच अशी काही शाश्वती नसे. कारण आमच्याबरोबरीनेच विमानात एका बाजूला मृत्यूची अदृश्य आकृती तर दुसऱ्या बाजूला प्रेरक दैवीशक्ती आमच्या सांगाती असावयाची. आम्ही आमची ड्यूटी बजावीत असताना ह्या दोन्ही अदृश्य शक्ती आमच्या आयुष्या-वर जुगार खेळण्यात दंग असावयाच्या. कधी दान दैवी शक्तीला पडावयाचं तर कधी मृत्यूच्या अदृश्य सावलीला.

एक दिवस मिशनवरून मी संध्याकाळच्या वेळेला बेसकडे परत येत असता कॉकपिटमध्ये ह्या दोन शक्तींमध्ये माझ्या आयुष्यावर चाललेला त्यांचा जुगार रंगात आला असावा. कारण अचानकपणे उजवीकडून एक जपानी विमान आमच्याकडे वेगाने येताना मला दिसले आणि क्षणार्धात मशिनगनचे कर्णभेदक आवाज सुरू झाले. आम्ही तयारच होतो प्रतिहल्ला करावयाला. टरेटवरून आमच्या गनरनेही लुईस गनचे फायरिंग सुरू केले. माझी फ्रंट नोझलगन चालूच होती एअर मॅनुअरिंग करून जपानी विमानाच्या हल्ल्याला हुलकावण्या दाखवून त्याबरोबरच त्याचे विमान आमच्या गनरच्या माऱ्याच्या कक्षेत आणणे ही सर्वच कामे मला करावी लागत होती. अशा लढाईत पायलट आणि पेट्रोल टँक हे हल्ल्याचे मुख्य भक्ष्य असते.

मला वाटतं – दहा मिनिटे ही लढाई चालली असेल; पण ही दहा मिनिटे युगायुगासारखी वाटली आम्हाला. इकडे जपानी पायलट आणि मी स्वतःचे अस्तित्व टिकविण्यासाठी एकमेकांवर कुरघोडी करून प्रयत्नांची शिकस्त करीत होतो आणि तिकडे आमच्याच कॉकपिटमध्ये मजेत बसून आमच्या आयुष्यावर जुगार खेळण्याची अहमहमिका या दोन अदृश्य शक्तींमध्ये चालू होती.

आमची काही विमाने येताना दिसली म्हणून म्हणा किंवा दैवी शक्तीची त्यावेळेपुरती तरी जुगारात सरशी झाली म्हणून म्हणा पाहिजे तर – ते जपानी विमान आले तसेच एकदम निघून गेले. पण तोपर्यंत आमच्या विमानांच्या पंखाची बरीच चाळण उडाली होती, अशा स्थितीत बेसवर लँडींग करता करता माझ्या नाकात दम आला. हा दैव-मृत्यूचा खेळ लढाईच्या धुमश्चक्रीतच चालतो असे नाही, तर शांततेच्या वेळीही हरएक विमानाच्या कॉकपिटमध्ये तो सदैव चाललेला असतो.

माझे मित्र पायलट गाडगीळ जयपूरच्या महाराजांना घेऊन जयपूरहून मुंबईस येण्यास निघाले. वाटेत एका घारीने त्यांच्या विमा-नाच्या पंखाला धडक दिली. भोक पडून विमानाची समतोलता नष्ट झाली. पंखात हवा भरून ते मोडून पडण्याची भीती होती तरी त्या बहाद्दराने ते मोठ्या कुशलतेने चालवून जुहू विमानतळावर आणले. लँडींग करताना समुद्राकडे खाली खेचल्या जाण्याच्या आणि जमिनीवरून वर जाणाऱ्या हवेच्या दावात त्यांचे हे जखमी झालेले विमान येताच ते क्षणार्धात स्पिन झाले आणि मृत्यूची सरशी झाली.

दुसरे मित्र दुभाष धुक्यामुळे व खाली आलेल्या ढगात सापडून डोंगरात विमान आपटून क्षणार्धात निधन पावले.

सर्वश्री जठार, नामजोशी, खान, अशी कितीतरी उदाहरणे यावाबतीत दाखविता येतील.

मी बेसवर लँडींग केले आणि तडक मेसचा रस्ता पकडला. ब्रँडीचा डब्ल पेग मारल्यावर माझ्या जिवात जीव आला.

माझ्या एका सहाध्यायाचे पत्र इंग्लंडहून येऊन पडले होते. त्यातली आमचा रिसालपूरचा वरून फणसासारखा राकट पण हृदयातून प्रेमळ असणारा स्टेशन कमांडर जर्मनीवर बॉबींग करीत असताना मारला गेल्याची हृदय विदीर्ण करणारी बातमी वाचली अन् जुन्या आठवणींच्या खपल्या निघाल्या व हृदयात खोलवर झालेली जखम दुःखातिशयाने डोळ्यावाटे वाहू लागली.

लढाईच्या अशाश्वत आघाडीवर जेथे चोवीस तास मृत्यूवरोबर बेदरकारपणे आणि हसतमुखाने झुंज खेळावी लागते, त्या हवाई-दलातील पायलटचं काय, फौजेतील शिपायाचं काय, किंवा नौदलातील खलाशाचं काय – आयुष्य फणसासारखं वरून राकट अन् हृदयातून असंच कोमल नाही का? समोर उभ्या ठाकलेल्या गनिमांशी तो निष्ठूरपणे लढतो, त्याला गोळ्या घालतो, वेळप्रसंगी संगिनीच्या पुढील लखलखीत सुऱ्यांनी (बॉनटनी) त्याला क्रूरपणे भोसकतो अन् ठार मारतो. तो हे सर्व कशासाठी करतो? एकमेकातील खाजगी हेव्यादाव्यासाठी? नाही, तर केवळ आपल्या मातृभूमीच्या उज्ज्वल भवितव्यासाठी, कर्तव्यकर्म म्हणून. पण नंतर जेव्हा त्याला अधुनमधून घटकाभर विचार करावयाला उसंत मिळते तेव्हा त्याला वाटतं, अरेरे त्या बिचाऱ्याचा प्राण आपण असा नाहक घ्यावयाला नको होता. त्यालाही प्रेमाची माणसं असतील आणि तोही आपल्याप्रमाणेच लढाईचं रणकंदन संपताच त्यांच्या प्रेमळ सहवासात जावयाला भुकेलेला असेल.

पण लढाईच्या धुमश्चक्रीमध्ये प्रेरक दैवीशक्तीनं आमच्या आयुष्याचं सारथ्य केलं म्हणून मी आणि माझे काही सहाध्यायी अजून जीव धरून आहोत. आमच्या गाठीभेटी अधुनमधून कधीतरी पडतात, पण त्या जेव्हा पडतात तेव्हा एकमेकांच्या सहवासात अत्यंत आपुलकीच्या भावनेने घालविलेल्या पूर्वायुष्यातल्या साहसपूर्वक आठवणींनी आम्ही भारावून जातो. त्यावेळेला आम्हाला आमच्या दिवंगत मित्रांच्या आठवणी प्रकर्षाने होतात व ते आमच्यात हजर नसल्याने आमचा ऊर भरून येतो.

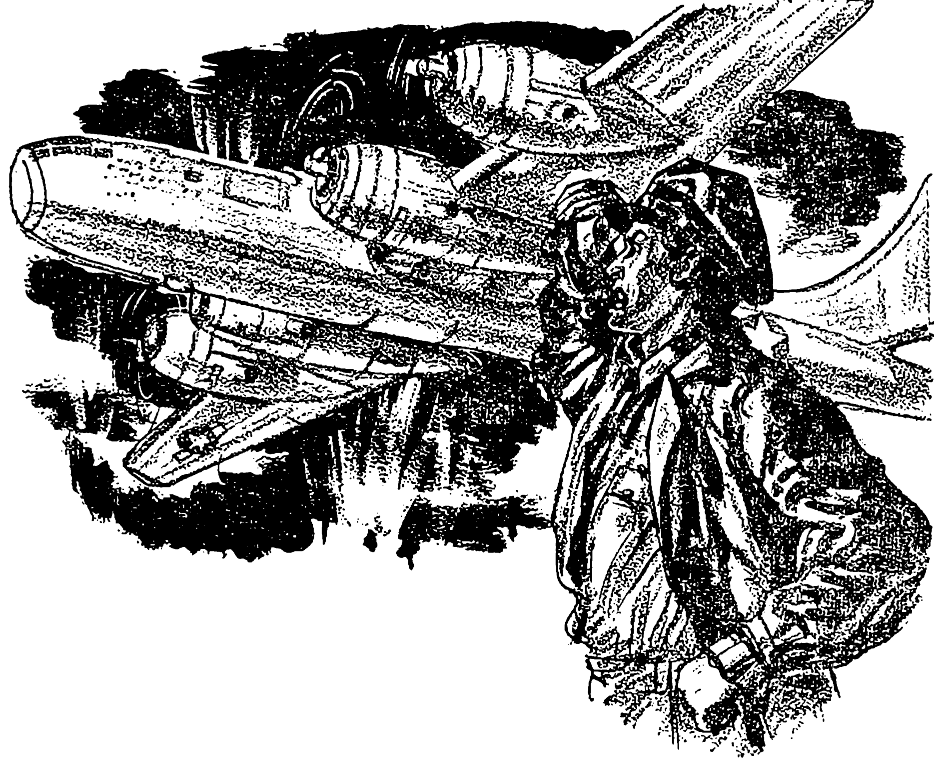
अन् शेवटी म्हणावेसे वाटते की मानव कितीही कुशल आणि प्रयत्नशील असो, त्याचं आयुष्य दैवाधीनच आहे. मग तो लिंडबर्ग-सारखा अटलांटीकवर तुटपुंजी साधनसामुग्री घेऊन उड्डाण करो की अत्यंत आधुनिक चंद्रयानातून कर्नल जेम्स मॅकडोव्हिट, डेव्हीड स्कॉट आणि रसेल स्वीकार्ट प्रमाणे चंद्रपर्यटनाला जावो!

* * *





अनुक्रमणिका



पंधरा–वीस हजार फूट उंचीवरून दुष्मनाचे कारखाने वगैरे नष्ट करण्या-साठी बॉंबफेकी विमानाना मार्गदर्शन करणारी व्यक्ती सचिवालयाच्या पाचव्या मजल्यावर बसून 'गेले ते दिवस' ....असे आठवते आणि मग....

आमचे कॉलेजच गेले

शैलेंद्र सुकथनकर

दुसऱ्या महायुद्धात जर्मनीच्या पहिल्या फटक्यातून सावरल्यानंतर ब्रिटनच्या विमानदलाने शेकडो आणि काही वेळा तर हजार हजार विमानातून एकाच वेळी एकाच ठिकाणी बॉम्बवर्षाव करून जर्मनी व तिच्या दोस्तांचे औद्योगिक कंबरडेच पार मोडून टाकले. त्यासाठी अर्थातच एका विशिष्ट तंत्राची आखणी व कार्यवाही बॉम्बर कमां-डने केली. "पिन पॉइंट बॉम्बिंग" असे त्या तंत्राचे नाव होते.

मुंबईचाच एक गरीब पण होतकरू तरुण १९३९ साली सप्टेंबर महिन्यात जर्मनीतील एका विद्यापीठात फिजिक्सचा खास अभ्यास करण्यासाठी निघाला होता पण त्याच्या नशिबी फिजिक्स नव्हते दैवाने त्याचेसाठी वेगळेच योजले होते

शैलेंद्र एकनाथ सुकथनकर हे त्या तरुणाचे नाव. वडिलांचे छत्र लहानपणीच गमावलेले. त्यामुळे एका सच्चरित नाते-वाईकाच्या आधारे सुकथनकर आणि त्याची आई राहू लागली. जात्याच हुशार म्हणून गणलेल्या शैलेंद्राने विल्सन हायस्कूल व नंतर विल्सन कॉलेजमध्ये अथपासून इति-पर्यंत पहिला क्रमांक ठेवला. त्यामुळेच एम. एस्सी. साठी शिष्यवृत्ती आणि कर्जाऊ रक्कम उभारून तो जर्मनीला निघाला होता.

....आशिया आणि युरोपच्या सीमे-वरच शैलेंद्राला लॉईड-ट्रिनिस्ट्री कपनीची आगबोट थेट ब्रिटनला नेण्याची आज्ञा सुटली. ब्रिटनमध्ये गेल्यावर शैलेंद्राने एम. एस्सी. (टेक्.)साठी मँचेस्टर विद्यापीठात प्रवेश मिळविला. टेक्स्टाईल्स हा त्यांचा

खास विषय होता. दुसरे महायुद्ध वेग धरू लागले होते. शिक्षण सुरू असतानाच धाडसाची आवड आणि विमानदलाचे आकर्षण या दोन्ही कारणांनी शैलेंद्र त्या विद्यापीठाशी संलग्न अशा 'एअर कोअर'मध्ये दाखल झाला. १९४१ साली एम.एससी (टेक.) ही पदवी त्याने पहिल्या क्रमांकाने मिळविली. आणि नंतर त्याच्या जीवनाला वेगळीच कलाटणी लागली.

बॉम्बर कमांडने "पिन पॉईंट बॉम्बिंग" योजना पक्की केली. आणि त्यासाठी दिशादर्शकांपैकी काही जणाना खास शिक्षण देण्याचे योजिले. शैलेंद्रानेही तोपर्यंत दिशादर्शनाचा (नॅव्हिगेटर) कोर्स पूर्ण केला होता. त्याचे रेकॉर्डही उत्तम होते. म्हणूनच पहिल्या "पाथ-फाईंडर" तुकडीसाठी त्याची निवड झाली, आणि शैलेंद्राचे भाग्य उजळले. १९४१ ते १९४३ अखर ब्रिटनच्या रॉयल एअर फोर्सने जे तुफान बॉम्बहल्ले चढविले त्यापकी ४५ हल्ल्यांचे मार्गदर्शन करण्याचा बहुमान त्या एकटया एकमेव भारतीय तरुणाने संपादन केला. इतकेच काय पण "पाथ-फाईंडर्स" बॅजही त्याने संपादन केला. १९४३ साली शैलेंद्र भारतात परतला तोच "वॉर हिरो" म्हणून.

'लँकी' आणि 'विंपी' ना 'मार्ग'दर्शन

श्री. शैलेंद्र एकनाथ सुकथनकर, महाराष्ट्राचे शिक्षण व समाजकल्याण खात्याचे सचिव म्हणजेच तो "वॉर हिरो" त्यांच्याच शब्दात काही चित्तथरारक क्षण सादर करतो. पण त्यासाठी "पिन पॉईंट बॉम्बिंग"चे तंत्र तर माहीत हवे ना? आणि त्या काळच्या बॉम्बफेक्या विमानांचीही जुजबी माहिती आवश्यक ठरते.

दुसरे महायुद्ध सुरू झाले, त्यावेळी इंग्लंडमध्ये "लँकी" व "विंपी" अशी दोनच प्रकारची बॉम्बफेकी विमानें वापरात होती. तर हरिकेन व स्पिटफायर्स अशी दोनच प्रकारची मुख्य लढाऊ विमाने होती. लँकी म्हणजे लँकॅस्टर्स; विंपी हणजे वेलिंग्टन. त्यानंतर लिबरेटर, बी ३२; बी५४; सुपरफोर्टस, या बॉम्बर्सचा समावेश झाला. ती सारी अमेरिकेची पैदाईश होती. मुइटांग व स्टर्लिंग अशी लढाऊ विमानेही त्या नव्या बॉम्बर्सच्या बरोबरच अस्तित्वात आली.

लँकी आणि विंपी ही बॉम्बफेकी विमाने अवजड, गतीत कमी, उंचीही वीस हजार फुटांपेक्षा अधिक न गाठू शकणारी चार इंजिनांची विमाने होती. पोर्ट आणि स्टारबोर्ड (डाव्या व उजव्या) पंखांकडे प्रत्येकी दोन दोन इंजिने असत. पायलट (कॅप्टन किंवा स्कीपर असे त्याना संबोधत), को-पायलट, नॅव्हिगेटर, बॉम्ब-एमर, गनर आणि वायरलेस ऑपरेटर एवढे कर्मचारी प्रत्येक बॉंबरमध्ये असत. त्या विमानांचा वेगही दोन अडीचशे मैलांपेक्षा जास्त नव्हता. इंग्लंड ते जर्मनी एवढा प्रवास करून परत आल्यावर एकूण चारही टाक्यातून जेमतेम पन्नास गॅलन इंधन उरत असे. त्यातच नशीबाने घात केला की फार तर अॅटलांटिकमध्ये कोसळणे हाच त्यातल्या त्यात घरानजिक मृत्यू येण्याचा पर्याय होता. कंपास असूनही, ऑटो पायलटची सोय ठेवूनही ते तसे घडत असे. त्याला अर्थातच इलाज नव्हता.

हरिकेन व स्पिटफायर्स ही लढाऊ विमान दिवसाढवळ्या अधिक चांगली कामगिरी बजावीत असत. तांत्रिक परिभाषेत ती "नाईट-फायटर्स" नव्हती. त्यामुळे प्रारंभीच्या काही वर्षात तरी थेट इंग्लंड ते फ्रान्स व पुढे जर्मनीवर बॉम्बफेक करणाऱ्या विमानाना त्यांचे संरक्षण नव्हते.

'पाथ फाईंडर' पथकाचे काम म्हणज बॉम्बफेकी विमानांच्या गटाला त्या विशिष्ट स्थळी विशिष्ट वेळी, ठराविक उंचीवरून बिनचूक बॉम्बफेकीचे मार्गदर्शन असे ढोबळ मानाने सांगता येईल. आणि अर्थातच बॉंबहल्ले रात्रीच जास्त वेळा होत असत. म्हणजे पाथ फाईंडर्सना नेहेमीच रात्री-बेरात्री कामगिरीवर जावे लागत असे. युरोपचे हवामान एकतर ढगाळ तरी, किंवा हिमकणांनी भारलेले तरी असते. शिवाय अचानक उद्‌भवणारी विद्युत् वादळे; धुक्याची मैलोगणती लांब व उंचीलाही शेकडो फुटांची पटले; ढगांचे थर, वारा वगैरे सर्व गोष्टींना तोंड देऊन बॉंबफेक करावी लागत असे. आणि सुरवातीच्या प्रत्येकी २५ पौंडी बॉंबपासून तो १९४४ मधील प्रत्येकी हजारो टन वजनाचे बॉंब भलत्याच ठिकाणी पडल्याने कार्यसिद्धी होत नसे. उलट नसत्या ठिकाणी बॉंब आदळल्यास शत्रू नवनवीन संरक्षण केंद्रे उभारीत असे.

'मार्ग'दर्शन कसे होते?

पहाटे २–३० वाजता एकदा ब्रमेनवर बॉम्बफेक करावयाची होती. त्यासाठी आखलेल्या तपशीलाप्रमाणे बारा बॉंबफेक्या विमानांचे पथक हार्टले मॅग्ना बॉंबर केंद्रावरून निघण्यापूर्वी काही मिनिटे अगोदर आम्ही तीन पाथ-फाईंडर्स निघालो. आमचे विमान ठराविक ठिकाणी येताच आम्ही विशिष्ट रंगाची ज्योत पेटवून खाली सोडली. ती बरोबर एका मिनिटात तो विशिष्ट भाग चमकावून गेली. आमच्या पाठोपाठ असलेल्या प्रत्येकी चार विमानांच्या एकूण तीन तुकडया (फ्लाइटस्) ब्रेमेनमधील तीन वेगवेगळ्या ठिकाणी बॉंब टाकणार होत्या. त्याप्रमाणे ठराविक मिनिटे आणि सेकंदाला पहिली प्रकाशज्योत मी टाकली. आणि दीड मिनिटात मी दिलेल्या उद्दिष्टावर पडलेल्या बॉंबनी आगीचा लोळ उठला. इतर दोन तुकड्यांनीही तशीच बॉंबफेक केली आणि नंतर सुदैवाने ती बारा बॉंबर्स व आमची तीन अशी पंधरा विमाने सुखरूप इंग्लंडला परतली. परंतु दर वेळी तसे घडत नाही. डझनावारी प्रकाश झोत, विमानवेधी तोफा, प्रत्यक्ष उद्दिष्ट स्थळावरील नभांगणात दुष्मनाच्या लढाऊ विमानांचा हल्ला, विमानांची मोडतोड, जाळपोळ, अपघात, मृत्यू, असा तो क्रूर खेळ सुरू असतो. बरे तेथून निसटलो तरी परतीचा प्रवास नीट पार पडेल अशी शाश्वतीही नसते. संकटांची अगणित रूपे आडवी येतात. फार काय प्रत्यक्ष आमच्याच तोफांनी आमच्या काही सहकाऱ्यांचे बळी घेतलेले आठवले की मन विषण्ण होते. पण त्याला इलाज नसतो. ती भलतीच गफलत उघडकीस आल्यावर त्याला जबाबदार असणाऱ्या वैमानिक कर्मचाऱ्यांचे सांत्वन करता करता नाकी नऊ येतात. असो!

बॉंबर कमांडशी संलग्न असताना मी एकूण ४५ उड्डाणे केली. साधारणपणे ५०





उड्डाणे झाल्यावर आम्हाला चक्क 'शाळा मास्तर' (म्हणजे नवख्याना थियरी शिकविणे) बनवीत असत. आणि खरोखरच ४५ उड्डाणांचा एकूण ताण असह्य होतो. त्यामुळे ती मर्यादा कोणालाही ओलांडू दिली जात नव्हती. अपवाद विरळा! आमच्या कामगिरीवर बॉम्बफेक्या विमानांचे यशापशय आणि जीवन सर्वस्वी अवलंबून होते. त्यामुळे तर जबाबदारीचे दडपण पहिल्यांदा खूपच वाटले. पहिले काही महिने अपघात, मृत्यू, मृत्यूच्या विचित्र लीला यामुळे काळीज गलबलत असे; पण पुढे मात्र आम्ही निर्ढावलो. इलाजच नव्हता. "मरे एक त्याचा दुजा शोक वाहे, अकस्मात तोही पुढे जात आहे" अशी गत होती. पण त्या क्षणभंगुरतेनेच आम्ही सर्व काळे गोरे एकमेकांशी पूर्णपणे तादात्म्य पावलो होतो. पोल, फ्रेंच, फिनिश, कॅनडियन, ऑस्ट्रेलियन, न्यूझीलंडर्स व अखेर अखेर अमेरिकन्स इतक्या भिन्न भिन्न संस्कृतीच्या लोकांना रूढीप्रिय इंग्रजाने समावून घेतले हा त्यांचा फार मोठा राष्ट्रीय गुण होय

आपुले मरण पाहिले म्यां डोळा

एकदा उड्डाण नसल्याने आम्ही तिघेचौघे दोस्त विमानतळानजिकच्या गावी चित्रपट पहायला गेलो होतो. युद्ध वार्तापट सुरू झाला. आणि जे पाहिले त्याने पुन्हा एकदा काळजाचे ठोके क्षणभर चुकले. पण नंतर मात्र हसता हसता पुरेवाट झाली.

जर्मनीवरील एका बाँबहल्ल्याचा तो वार्तापट होता. बाँबर्सच्या एका पथकासमवेत एक पाथ-फाईंडरही होते. त्या तुकडीच्याही वर सुमारे दोन हजार फूट उंचीवरून तसलेच दुसरे पथकही उडत होते ...कॅमेरा सरकत होता..ते पाथ फाईंडर वरच्या आणि खालच्या बाँबफेक्या विमानांच्या मधून खो-खोसारखे हुलकावण्या घेत मार्गक्रमण करीत होते इतक्यात पाथफाईंडर विमानापासून अवघ्या दोनशे फूट खाली पण हवेतच फटाफट दोन बाँब फुटले. त्यांच्या टाईम-फ्यूज सेटिंगमध्ये चूक झाली म्हणा वा आणखी काही घडले म्हणा; पण **हवेतच बाँब फुटले खरे; आणि त्यांचा धूर व पाठोपाठ ज्वालाही पाथ-फाईंडर** विमानाला चाटून जाऊ लागल्या...विचारे प्रक्षक हळहळत होते. पण आम्ही मात्र हसत होतो. कारण हा प्रसंग अस्मादिकांच्या विमानावरच ओढवला होता. धूर आणि ज्वाळांचा लोट पहिल्या प्रथम वर झेपावल्याबरोबर आम्हाला स्वाभाविकच वाटले की आम्ही पेटलो. आणि आमच्या वैमानिकाने फक्त १५० कोनाने विमान एकदम पाच सहाशे फूट वर घेतले. त्याच वेळी इतर विमानांशी टक्कर होण्याचा धोका पत्करूनही, इतरांवर आपले जळते विमान आपटू नये, एवढ्याचसाठी सर्व रूढ संकेत झुगारून आम्ही ती उंच झेप घेतली. आणि नंतर बघतो तर काय? हवेच्या दावाने म्हणा वा आणखी कशाने म्हणा धूर आणि ज्वाला केव्हाच भुईलगत पोहोचल्या होत्या आम्ही एक निःश्वास टाकून काय म्हणावे.. oh hell (च्यायला ऽऽ!) what beastly luck (काय सालं नशिब!)....

इटालीवरील बाँबफेकीचे वेळी तर आमचे पंचप्राण कंठात आले होते. आमची आशा साऱ्यानी सोडली होती. निर्वाणीचा संदेश मिळाल्याने विमानतळावर बंब, अॅंब्युलन्स सर्व काही सज्ज होते. रन-वे (धावपट्टी) सुद्धा आमच्या विनंतीला मान देऊन प्रकाशमय (Floodlit) करण्यात आला होता. आम्ही एकदाचे सुखरूप खाली उतरलो आणि जेमतेम मिशन रिपोर्ट देऊन आमच्या मेसमध्ये जाऊन चक्क आडवे झालो ते दुसऱ्या दिवशी दुपारी अकराला उठलो. आमच्याच 'ज्युली'चा (विमानाचे ठेवलेले नाव – आणि हो तेही स्त्रीलिंगी कारण विमानाला she म्हणतात) तो सुपरिचित किनरा घरघराट होता

ज्युलीने आदल्या रात्रीच केलेल्या खटचाळपणामुळे आम्ही तिला शिव्या घालीतच बाहेर पडून विमानतळ गाठला. तो बाईसाहेब डौलात गिरकी घेऊन स्वागताला उभ्या.

जिवावरच बेतले होते

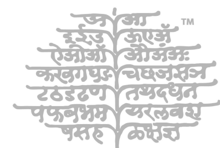
झाले होते असे की, इटालीतील एका पाणबुडी केंद्रावर आम्हीच स्वतः बाँब टाकून परत इंग्लंडला निघालो होतो. आम्ही **तितक्या दूरवर पोहोचू याची अजिबात** कल्पनाही दुष्मनाला नव्हती. त्यामुळे अगदी ऐटीत ज्युलीला मनासारखे नाचवीत बाँबफेक झाली. विमानवेधी तोफाच काय, पण मशिनगनचाही आवाज येत नव्हता.

कामगिरी फत्ते (Mission O. K.) असे कळवून ज्युली आम्हाला घेऊन माघारी परतली. आल्पस् पर्वताच्या दोन रांगा ओलांडल्या. तिसरी पंधरा हजार फुटांची रांग उल्लंघण्यासाठी आमच्या वैमानिकाने ज्युलीला वर झेपावले. पण हायरे कर्मा. वर जाण्याऐवजी आम्ही खालीच ढकलले जात होतो. उजव्या पंखावरील टोकाचे एक इंजिन बंद पडले विमान दहा हजार फुटावर आणले आणि उंच खिंडीना चुकवून मार्गक्रमण सुरू झाले न् झाले तोच डाव्या पंखाचे टोकावरील दुसरे इंजिनही बंद पडले.

आम्ही आणखी दोन हजार फूट खाली आलो. आणि जिवाच्या करारान 'फुल थ्रॉटल्स'ने ज्युलीला फटकारले. पण रामाचे नाव गोविन्दा....तोपर्यंत दुष्मनव्याप्त प्रदेशात आम्ही शिरलो होतो. खालून विमानवेधी तोफांचे गोळे चहू दिशांनी सुटत होते. उंच जाणे हा प्रश्नच निकालात निघाला होता. आमचा वेग होता फक्त सव्वाशे मैल (तासाला). पण आमचे सुदैव इतकेच की त्या तोफखान्याच्या गोलंदाजाना लगोरी खेळणे माहीत तरी नव्हते, किंवा त्याचा सराव तरी नव्हता. जेमतेम फ्रान्सचा किनारा माठला आणि निर्वाणीचा May Day हा संदेश पाठविला. आमच्या 'स्वागताची' जय्यत तयारी झाल्याचे प्रत्युत्तर मिळाले. पण आम्ही खरेच नशिबवान म्हणून वाचलो. आणि इंग्लंडच्या त्या विमानतळावर व्यवस्थित उतरलो. तसे अवघ्या दोन इंजिनावर विमान उतरविणे म्हटले तर सोपे, म्हटले तर कठीणच असते. त्यातही आमचे तिसरे इंजिनही फ्रान्सवरच बंद पडल्याने फक्त एकाच इंजिनाच्या जीवावर आमचेही जीवन अवलंबून होते

आम्ही सर्व गंभीरपणे फ्लाईट इंजिनियर ऑफिसरला विचारते झालो, "अरे हिला रात्री काय अवदसा आठवली होती?"

"काही नाही; कॉर्ब्युरेटरमध्ये हिमकण घुसले होते आणि आईस कंडेन्सर्स बेकार झाल्याने इंजिने बंद पडली होती"—त्याने उत्तर दिले आणि आम्ही चाटच पडलो, असे सांगता सांगताच सुकथनकरांच्या खुर्चीने एक गिरकी घेऊन ती थांबली...





अनुक्रमणिका



भारतीय वायुदलातील विमानांचा हा त्रोटक परिचय. यावरून आपल्या देशातील वायुसेनादलातील विमानांची स्थूलमानाने कल्पना येऊ शकेल.

अशी आहेत आपली विमानं

"पिढ्या पिढ्या हे चाले संगर" या ओळीतला कवीचा आवेश आणि जिद्द क्षणभर बाजूला ठेवली तरीही एका विनोदी संदर्भात हे खरं ठरेल. कारण आधुनिक युद्धाशी परिचय करून घेण्यातच आपली एक पिढी खर्च होईल इतकी युद्धशास्त्र या विषयाबद्दल आपल्याकडे अपुरी आणि चुकीची माहिती आहे. खुद्द युद्धशास्त्राबद्दल असं अज्ञान असल्यामुळे त्याच्याशी संबंधित असणाऱ्या सर्वच गोष्टींबद्दल सर्वसाधारण ठिकाणी थोडेसे अज्ञान, थोडे गैरसमज आणि थोडी चुकीची माहिती आढळते.आपली वायुसेना आणि आपली विमानं हा एक असाच विषय आहे. माहिती थोडी आणि गैरसमज जास्त, ज्ञान थोडं आणि अज्ञान जास्त.

आपल्या वायुसेनेतली सगळी विमानं काही बॉम्ब टाकायला किंवा लढायला म्हणून जात नाहीत. काही त्या कामासाठी आहेत तशीच इतर काही प्रवासी आणि मालवाहू आहेत, तर काही निव्वळ वैमानिकांना शिक्षण देण्यासाठी आहेत; शिवाय विमानानं जी कामं समाधानकारक आणि व्हावी तशी होऊ शकत नाहीत त्यांच्यासाठी हेलिकॉप्टर्स आहेत.

ज्यांच्या हाती राष्ट्राचं जीवन आहे, किंवा लाखांचा पोशिंदा म्हणून ज्यांच्याकडे बघितलं जातं अशा महत्त्वाच्या व्यक्तींच्या आणि नेत्यांच्यासाठी वेगळी विमानं आहेत. अर्थात प्रवासी विमानांचाच ती एक उपप्रकार आहेत पण ती अशा उद्दिष्टांसाठीच बांधलेली आहेत. वेळ प्रसंग पडला तर दगडविटा वाहून नेणाऱ्या मोटरीतूनही माणसं बसून जाऊ शकतात पण त्या कामासाठी 'कार' आणि इतर छोटया गाड्या मुद्दाम बनवलेल्या आहेत तसाच हा प्रकार आहे. ही सगळी निरनिराळ्या प्रकारची विमानं आणि त्यांची देखभाल करून ती 'उडती' ठेवण्यासाठी जी सुसूत्र आणि नियमबद्ध संघटना आहे, ती वायुसेना म्हणून ओळखली जाते.

वायुसेना

वायुसेनेचा इतिहास आणि वायुसेनेजवळ असलेली विमानं हे दोन वेगळे विषय आहेत. प्रगतीचे विवक्षित टप्पे, अभिमान बाळगावे असे क्षण आणि समरप्रसंग व धाडसी घटना या वायुसेनेच्या जमेच्या बाजूला असल्या तरी खास इतिहास लिहून काढावा इतका मोठा कालावधी आपली वायुसेना स्थापन झाल्यापासून लोटलेला नाही. पण वायुसेनेजवळ असलेली विमानं मात्र सर्व प्रकारची आणि अत्याधुनिक असल्यामुळे त्यांच्याबद्दल काही लिहिणं संयुक्तिक होईल.

प्रशिक्षणासाठी असलेली वेगवेगळी विमाने

वैमानिकांना शिकवण्यासाठी म्हणून जी विमानं आहेत ती शिकाऊ (Trainer) म्हणून ओळखली जातात. अशी विमानं म्हणजे "हॉवर्ड", "टायगर मॉथ्" "प्रन्टीस", "एच. टी. टू" आणि "ट्रेनर जेट व्हॅम्पायर." या सगळ्या विमानांचे वेग ताशी एकशे दहा ते दोनशे मैल आहेत. व्हॅम्पायरखेरीज इतर ट्रेनर्स दोन अडीच हजार फुटांपेक्षा अधिक उंच जाऊ शकत नाहीत. व्हॅम्पायर मात्र पाच हजार फुटांपर्यंत जाऊ शकते. व्हॅम्पायर सोडलं तर इतर विमानांना एकेकच इंजिन आहे. ती कॉकपिट समोर बसवलेली असतात. इंजिनांची अश्वशक्तीसुद्धा दीडशे ते पाचशे असते. शिकाऊ विमानं असल्यामुळे या सर्वच विमानात शिक्षक आणि विद्यार्थी अशी दोनच माणसं बसू शकतात. यातलं व्हॅम्पा-

यर सोडलं तर इतर विमानांचा आणि लढांईचा प्रत्यक्ष असा संबंध काहीच नाही. पण ज्यांच्या कौशल्यावर, धाडसावर आणि जबाबदारीवर लढाया जिंकायच्या त्या वैमानिकांना विमानविद्येचे सुरुवातीचे धडे देणारी म्हणून ही विमानं महत्त्वाची ठरतात. दुसऱ्या शब्दात सांगायचं तर पदवीसाठी लिहिलेल्या प्रबंधाच्या तुलनेने बाराखडी आणि अंकलिपीचं पुस्तक आकार आणि पृष्ठसंख्येनं लहान असलं तरी त्याचं महत्त्व आणि स्थान नाकारता येत नाही.

"ऑस्टर" जातीचं विमान, विमान या नात्याने शिकाऊ विमानांना जवळचं; परंतु ते पाहणी करण्यासाठी (आणि मुलकी क्षेत्रात पिकांवर कृषिनाशक फवारे उडवण्यासाठी) वापरलं जातं.

वाहतुकीची विमाने

वाहतूक विमानांचे बरेच प्रकार आणि तऱ्हा वायुसेनेत आहेत. डाकोटा हे या सर्वातलं जुनं आणि "ए. एन. ट्वेल्व्ह", आणि "अॅव्हरो" ही अगदी अलिकडची. या दोन टोकांमधल्या पायऱ्या म्हणजे "फेअर चाईल्ड पॅकेट", "ऑट्टर", "डेव्हन", "सुपर कॉन्स्टीलेशन", "इल्युशन फोर्टीन", "कॅरीबो" "हर्क्युलिस" ही बहुतेक सगळी विमानं प्रवासी आणि मालवाहू अशी आहेत.

प्रवासी आणि माल वाहतुकीच्या दृष्टीनी विमान हे सर्वात जलद वाहन आहे. म्हणून युद्ध आणि शांतता या दोन्ही काळात ही विमानं सारखीच उपयोगाची आणि महत्त्वाची आहेत. भारतासारख्या राष्ट्राला तर अशा विमानांचं आणखी एक खास महत्त्व आहे. काश्मीर आणि नेफासारख्या दुर्गम प्रदेशात जिथे रस्तेसुद्धा पुरेसे आणि हवे तसे नाहीत तिथे फक्त दोनच वाहने जाऊ शकतात. एक खेचरे आणि दुसरं विमाने. मोटारींसाठी काही भागात रस्ते असले तरी बर्फ पडल्यावर तेही बंद होतात. म्हणजे अशा सर्व प्रदेशांसाठी विमान हे एक आणि एकच वाहन उपलब्ध असल्यासारखं होतं. त्या दुर्गम प्रदेशातल्या सैन्याला रसद पुरविण्याचं महत्त्वाचं काम हीच विमानं करतात.

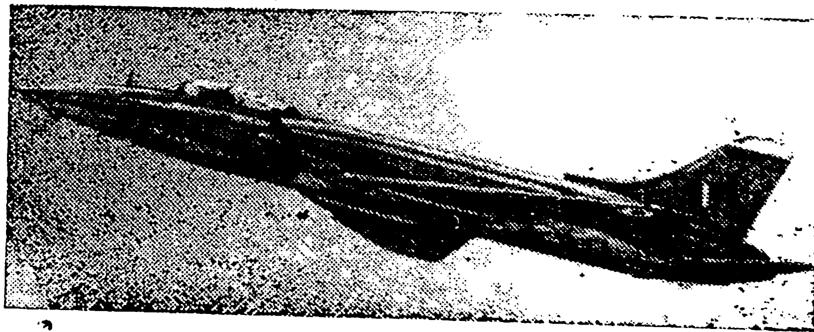
या सर्व विमानांचं उद्दिष्ट एकच असलं तरी त्यांचे आकार, प्रवासी आणि माल वाहून नेण्याच्या मर्यादा, पल्ला, वेग या गोष्टी वेगवेगळ्या आहेत. या सर्व प्रकारच्या विमानात शक्य (आणि काही बाबतीत आवश्यक) असल्यामुळे प्रत्येक विमान उडवण्यास तीन ते पाच माणसे लागतात. विमानाचा आकार आणि वजन वाहून नेण्याची त्याची मर्यादा याप्रमाणे दोन किंवा चार इंजिनं असतात. "डाकोटा," "पॅकेट", "अॅव्हरो" यांना दोनदोन इंजिनं असतात तर "ए. एन. ट्वेल्व्ह", "सुपर-कॉन्स्टीलेशन", "व्हायकाऊंट" यांना चार चार इंजिनं असतात. मूळ डिझाईनप्रमाणे ही इंजिनं "पिस्टन-प्रॉपेलर" किंवा "टर्बो-जेट" अथवा "टर्बो-प्रॉपेलर" अशा प्रकारची असतात. त्यांच्या वेगाच्या मर्यादा ताशी दीडशे ते साडेचारशेपर्यंत अशा आहेत. उंची गाठण्याची त्यांची क्षमताही दहा ते तीस हजार फुटांपर्यंत आहे. डाकोटा, इल्युशन, सुपर कॉन्स्टीलेशन या विमानांची दारं बाजूनी आहेत तर पॅकेटची मागे आहेत. ए. एन. ट्वेल्व्ह मध्ये "फ्युजलाज" (Fuselage) चा मागचा काही भागच उघडून जमिनीवर पडण्याची सोय आहे त्यामुळे वेगळी शिडी लावावी लागत नाही किंवा थोड्या अंतरावरून खाली उडीही मारावी लागत नाही.

वजन वाहून नेण्याची क्षमताही साडेचार हजार पौंडापासून अठरा हजार पौंडांपर्यंत आहे. प्रवाश्यांच्या संख्येच्या दृष्टीनेही सत्तावीस ते नव्वदपर्यंत विविधता आहे. लांबी साठ ते शंभर फूट आणि रुंदी ब्याण्णव ते एकशेचौवीस फूट अशी विविध प्रकारची आहे. ए. एन. ट्वेल्व्ह, हर्क्युलिस, कॅरीबो, पॅकेट ही तर बहुधा निव्वळ मालवाहू म्हणूनच वापरली जातात. डाकोटा हे जसं मालवाहू आहे तसं ते प्रवासी म्हणून बड्या मंडळींसाठीसुद्धा वापरण्यात येतं. व्हॉयकाऊंट हे बहुधा प्रवाशांसाठीच वापरतात तर "ऑट्टर" "डेव्हन" ही निव्वळ प्रवाशांसाठीच मोटरकारसारखी वापरली जातात. यातलं "अॅव्हरो सोडलं तर इतर सर्व विमानं पाश्चात्य आणि रशियन (ए. एन. ट्वेल्व्ह) बनावटीची आहेत.

बॉम्बफेकी विमाने

"बॉम्बफेकी" जातीच्या विमानात "कॅनबेरा" हलकी आणि अवजड (Light and Heavy) तसेच "लिबरेटर" हलकी आणि अवजड ही विमानं मोडतात. ही दोन्ही पाश्चात्य बनावटीची आहेत. कॅनबेरा या विमानाला दोन टर्बो-जेट इंजिनं

ओळखा पाहू ?



... भारतीय विमानदलातील हे दुसरे वज्राघाती शल्य ओळखा पाहू — नॅट, एच. एफ. २४; मिस्टियर की मिग–२१......? (उत्तरे संपादक, दीपावली या पत्त्यावर १५-५-६९ चे आत पाठवावीत. त्यांची वर्गवारी येत्या अंकात प्रसिद्ध होईल... आणि अर्थात बिनचूक उत्तरही!)

अनुक्रमणिका





असतात तर लिबरेटरला ती पिस्टन-प्रॉपेलरची आणि संख्येनं चार असतात. कॅनबेरा हे पन्नास हजार फूट उंचीपर्यंत जाऊ शकतं. त्याचा वेगही ताशी सहाशे मैलांपर्यंत आहे. लिबरेटर हे आता सध्याच्या जगात जुनं आणि संपलेलं (Out--dated) असं मानलं जात असलं तरी तेही सत्तावीस हजार फुटांपर्यंत जाऊ शकतं. त्याचा ताशी वेगही एकशे पंचाहत्तर मैलाचा आहे. ह्या दोन्ही विमानांची लांबी साठ ते सत्तर फूट इतकी आहे. लिबरेटरचे पंख कॅनबेरापेक्षा लांब असतात. त्याचा आकारही बराचसा वेगळा असतो. कॅनबेरात एक हजार पौंडाचे बॉम्ब असू शकतात.

लढाऊ विमाने

लढाऊ विमानं ही लढाऊ आणि विध्वंसक म्हणजे बॉम्बफेकी अशी दोन्ही प्रकारची असू शकतात. यात जुन्यातल्या 'व्हॅम्पायर' पासून नव्यातल्या 'मिग ट्वेंटीवनचे' आणि 'एच. एफ. ट्वेंटीफोर'-पर्यंत बरेच प्रकार आहेत. "मिस्टिअर", "तुफानी," "हंटर" "नॅट्" ही सर्व विमाने त्यातच मोडतात. व्हॅम्पायरचे बरेच प्रकार आहेत. एक प्रकार जसा 'ट्रेनर' म्हणून आहे तसाच एक "बॉम्बफेकी" म्हणूनही आहे आणि एक 'नाईट फायटर' (Night fighter) म्हणून आहे. या सर्व विमानांना टर्बो-जेट पद्धतीची इंजिनं आहेत. लढाऊ पद्धतीची असल्याने ही विमाने चपळतेच्या दृष्टीने आकारात लांबीरुंदीच्या बाबतीत लहान आणि वजनाने प्रवासी आणि बॉम्बफेकी विमानांपेक्षा हलकी असतात. यातली अलिकडची विमानं सत्तर हजार फुटांपर्यंत जाऊ शकतात. यातल्या सर्वांचे वेगही ताशी सहाशे मैलांपेक्षा जास्त असल्यामुळे ही सर्व स्वनातीत विमाने आहेत. "एच. एफ. ट्वेंटीफोर" हे एक विमान सोडलं तर इतर सर्व विमानं पाश्चात्य आणि रशियन बनावटीची आहेत. 'एच. एफ. ट्वेंटीफोर'बरोबरच 'नॅट'ही सध्या आपल्या येथे बनतात. आणि लवकरच मिग विमानेही बनू लागतील.

लढाईत भाग घेणारी विमानं ती हीच. त्यांच्या स्वरूपामुळे, चपळपणामुळे आणि उद्दिष्टांमुळे ही सर्व विमानं आणि त्यातील इतर चढाईची आणि बचावाची कामं वगैरे एकटा वैमानिकच करतो. अति कुशल आणि अनुभवी वैमानिकच या विमानांसाठी लागतात. विमानाच्या प्रचंड वेगामुळे, थोडीशी चूक झाली तरी लक्ष्य (Target) टप्प्यातून निसटून जाते. या विमानांवर वीस ते तीस एम्. एम्. आकाराच्या दोन किंवा चार बंदुका लावलेल्या असतात. अलिकडच्या विमानांना "रॉकेट" किंवा "मिसाइल्स"ही बसवण्याची व्यवस्था असते. आकाराने लहान आणि वजनाने कमी असल्यामुळे ही विमाने आकाशात चपळतेने कशाही तऱ्हेने उडतात. त्यांच्या ह्या चपळ हालचालीच "रोलींग", "लुपींग", "डायव्हींग" "बॅंकींग्" वगैरे निरनिराळ्या नावानी ओळखली जातात. युद्ध काळात आणि तातडीच्या वेळी ही विमाने प्रवासी, मालवाहू आणि विध्वंसक विमानांना संरक्षण म्हणून देण्यात येतात.

'वाटमारी' तंत्राचे महत्त्व

बॉम्बफेकी विमाने लढाई करीत नाहीत. ती फक्त शत्रूचे कारखाने, सैन्य, छावण्या, रस्ते यांच्यावर विध्वंसक हल्ले करतात. त्यांच्या रक्षणासाठी लढाऊ विमानांचा काफला दिला जातो. लढाऊ विमानांचे आणखी एक मुख्य कार्य म्हणजे शत्रूची येणारी बॉम्बफेकी विमानं वाटेत गाठून ती आपल्या प्रदेशावर हल्ला करण्यापूर्वी निकामी करणे हे असतं. या तंत्राला वाटमारी (Interception) या नावानं ओळखलं जातं. या विमानाचे वैमानिक जेवढे कुशल आणि अनुभवी असतील तेवढ्या प्रमाणात ते शत्रूचा हल्ला जास्त यशस्वीरीत्या परतवून लावू शकतात. शत्रूची विमानं "राडार" नावाच्या यंत्राने टिपल्यापासून ती आपल्या हद्दीत येईपर्यंतचा जास्तीत जास्त पंधरा निमिटांचा काळ लढाऊ विमानांच्या हातात असतो. तेवढ्या वेळांत त्यांना आपलं काम करावं लागतं. प्रत्येक मिनीट मोलाचं आणि महत्त्वाचं असतं.

★ इतकी वेगवान साधनं नसूनही शंभर वर्षापूर्वी नेपोलियन पाच मिनिटांसाठी वॉटर्लूची लढाई हरला होता. आता अशा वेगवान साधनांच्या युगात आपणही एखादी लढाई दोन तीन मिनिटांच्या विलंबासाठी हरू शकू असा विचार कुणाच्या मनात आला तर तो ★ बरोबरच ठरेल.

दोन मिनिटांच्या अवधीत शत्रूची बॉम्बफेकी विमानं महत्त्वाचे कारखाने, रस्ते, पूल किंवा आणखी महत्त्वाची ठाणी उध्वस्त करू शकतात. युद्धशास्त्राची सांगड आता

बंदूक आणि तोफ यांच्या बरोबरच घड्याळाशीही घातली गली आहे असा विचार ही अजस्र वेगाची विमानं पाहिल्यावर मनात आल्याशिवाय राहात नाही.

युद्धशास्त्र आणि त्याच्याशी संबंधित असे तंत्र आपल्याकडे अजून पुरेसे विकास पावलेले नाही. एरवी भूसेनेला आणि नौसेनेलाही स्वतःचा "Air-Arm" असायला हरकत नाही. कितीही सामर्थ्यशाली आणि महत्त्वपूर्ण असली तरी वायुसेना काही बाबतीत, तिच्या मर्यादा लक्षात घेता साहाय्यक (Auxiliary) ठरते. दोन देशाच्या भू-सेनेत किंवा नौ-सेनेत महिनोन् महिने चालेल असं दीर्घ युद्ध होऊ शकतं पण दोन देशांच्या वायुसेनत असं दीर्घकाळ चालणारं युद्ध होऊ शकत नाही. कारण एका जागी स्थिर राहणे हा विमानाचा धर्मच नाही. गतिमानता हेच त्याचं जीवन. या जीवनाला इंधनाची मर्यादा आहे. केव्हा तरी संपणाऱ्या या इंधनाच्या आधारावरच हल्ला, प्रतिहल्ला, लक्ष्यवेध, बचाव हे लढाईचे डावपेच व्हायचे. गतिमानता हा हवाई युद्धाचा नुसता विशेष नाही, तो त्याचा आत्मा आहे. गतीला आधारभूत घेऊन टाकलेल्या युद्धाचे डावपेच दीर्घकाळ कसे चालू राहतील? जमिनीकडची एक झेप म्हणजे हल्ला किंवा लक्ष्यवेध तर अंतराळाकडची झेप म्हणज प्रतिहल्ला किंवा बचाव. भूसेनेच्या किंवा नौसेनेच्या युद्धाला मदत म्हणूनं युद्धाच्या या गतिमान तंत्राचा अवलंब केला जातो. साहाय्यक स्वरूपाचं असल्यामुळेच दोन देशाच्या वायुसेनेत दीर्घकाळ चालणारं युद्ध होऊ शकत नाही.

जीवाचा सखा हेलिकॉप्टर

जी कामं लढाऊ किंवा बॉम्बफेकी विमानांकडून होऊ शकत नाहीत ती कामं लढाऊ आणि विध्वंसक स्वरूपाची नसली तरी हेलिकॉप्टरकडून होतात. म्हणूनच "अहिंसक" वाटली तरी हेलिकॉप्टर्संही वायुसेनेत असणं आवश्यक आहे.

रसद पोहचविणारी विमानं खाली उतरण्यासाठी धावपट्टी नसल्यास त्या प्रदेशावर घिरट्या घालताना रसद बाहेर ढकलली जाते व खालच्या सैनिकांना ती गोळा करावी लागते. त्या प्रकारात जेवढं नुकसान होतं, तेवढीच ती वेचण्यात मनुष्यशक्तीही नाहक खर्च होते. हेलिकॉप्टरच्या वापरमुळे हे नुकसान आणि ही मनुष्यशक्तीची नाहक हानी वाचते, कारण सरळ खाली येणं किंवा वर जाणं, मर्यादित जागी उतरणं, हवेत हवं तियं उभं राहणं ही हेलिकॉप्टरची वैशिष्टचे असल्यामुळे रसद थेट एखाद्या ठाण्यावर पोहचवणं शक्य होतं. हिमालयाच्या डोंगराळ भागात कितीतरी ठिकाणी अशी कामं हेलिकॉप्टर करत आहेत. पूरग्रस्त विभागातही हेलिकॉप्टरची मदत अशीच मोलाची ठरते हे बहुतेकांच्या पाहण्यात आणि एकण्यात आहेच.

आपल्या वायुसेनेत "अलौटी" "बेल" "एम. आय. फोर," "एस. फिफ्टी फाईव्ह" अशा प्रकारची हेलिकॉप्टर्स आहेत. त्यातली काही फ्रेंच बनावटीची तर काही रशियन बनावटीची आहेत. हेलिकॉप्टरची विमाने "टर्बो-शाफ्ट" या प्रकारची असतात. यांचा वेग सामान्यपणे ताशी शंभर मैलांचा असतो. ती साडेपाच ते पंधरा हजार फुटांपर्यंत उडू शकतात. हेलिकॉप्टरसाठी वैमानिक एकच असतो. सध्या तरी रसद अचूक ठिकाणावर पोहचविणं आणि जखमी व अत्यवस्थ सैनिकांना दवाखान्यात आणणं हीच कामं हेलिकॉप्टर्स करत असतात. जखमी आणि अत्यवस्थ सैनिकांच्या दृष्टीनं हेलिकॉप्टर हे मानवी वरदान आहे. हेलिकॉप्टरच्या शोधापूर्वी अशा सैनिकांना युद्धभूमीवरून किंवा छावणीतून रुग्णवाहिकेत तेथून विमानात, विमानातून परत रुग्णवाहिकेत व तेथून हॉस्पिटलमध्ये असा प्रवास करावा लागे. त्यात त्यांचे फार हाल होत. पुष्कळ वेळा ते दगावतही. हेलिकॉप्टरने हा सर्व प्रवास सोपा, सुलभ आणि थोड्या वेळेचा बनवला आहे. युद्धभूमी किंवा छावणीतून एकदम हॉस्पिटलसमोर. कमी वेळ आणि कमी हालचाली म्हणून अशा प्रसंगी हेलिकॉप्टर फार महत्त्वाचं वाटतं.

कुशल तंत्रज्ञांची वाण

विमान हे विज्ञानाचं वरदान आहे म्हणून वायुसेनेसाठी कुशल तंत्रज्ञांची फार आवश्यकता आहे. त्यांची आपल्याकडे वाण आहे. या तंत्रज्ञानाचा आपल्याकडे पुरेसा विकास झाला नसल्यामुळे आपली वायुसेनाही पाहिजे तेवढी व्यापाने मोठी आणि स्वरूपाने विस्तृत अशी नाही. सध्याची सर्व विमानं पाश्चात्य बनावटीची, त्यांच्या गरजेला आणि परिस्थितीला अनुरूप अशी बांधलेली आहेत. आपली गरज, आपल्या योजना आणि आपली परिस्थिती यांना अनुरूप विमानबांधणी करायला ज्ञानाच्या सर्व शाखांचा मोठ्या प्रमाणावर प्रसार व्हायला हवा. नुसती सैन्य संख्या आणि शस्त्र यांच्या बळावर युद्ध करण्याचे दिवस केव्हाच इतिहासजमा झाले. सध्या युद्ध लढवायचं तर शाळा, कॉलेज, दळणवळण, शेती, कारखाने, उद्योगधंदे या बाह्य गोष्टी आणि जबाबदारीची जाणीव, कर्तव्यनिष्ठा, त्याग, संयम, बुद्धिमत्ता या आंतरिक गोष्टी यांच्या सर्वांगीण विकासावर शक्य आहे. नौ-सेनेने आणि बऱ्याच प्रमाणात वायुसेनेने युद्धाचे तंत्र आणि स्वरूप इतकं पालटून टाकलं आहे की युद्धाच्या संदर्भात रॉयल एअर फोर्सचा माजी सर्वाधिकारी एअरचीफ मार्शल टेडर यानं जे म्हटलं आहे ते आपण समजून घ्यायला हवं. भडकपणाचा अवलंब न करता त्यानं रोखठोक शब्दात सांगितलं. तो म्हणतो—

"War is no longer a series of Battles; it is a test of strength, a test not only of the strength of the Armed Forces, but a test of the whole strength of a nation, a test of its moral strength as well as its physical strength, a test of its brain as well as its muscles, a test of its stamina as well as its courage. Step by rapid step science is making that test more severe, more absolute."

पिढ्यान् पिढ्या चालणारं युद्ध खेळायचं तर आपण तोच धडा गिरवायला पाहिजे. ● ● ●

.... देशाच्या संरक्षणाच्या दृष्टीने वायुदलाचे महत्त्व असामान्य आहे आणि त्यातही 'स्वनातीत' विमानाना अग्रस्थान आहे. भारताची 'मरुत' विमाने या कसोटीला उतरतात का ?........

—आत्माराम वाळिंजकर



आजच्या काळात देशाचे संरक्षण भूदल, वायुदल व नौदल ह्या त्रिदलांवर अवलंबून असते. त्यापैकी वायुदल हा संरक्षणाचा महत्त्वाचा विभाग समजला जातो. किंबहुना देशाचे संरक्षण हे वायुदलाच्या कार्यक्षमतेवरच अवलंबून असते. वायुदलाकडे दुर्लक्ष करणे अगर ते कमकुवत स्थितीत ठेवणे म्हणजेच देशाची सुरक्षितता धोक्यात ठेवून शेजारच्या आक्रमक राष्ट्राला आमंत्रण देण्यासारखेच आहे. म्हणूनच वायुदल हा राष्ट्राच्या संरक्षणातील महत्त्वाचा कणा समजला जातो. वायुदलाच्या सामर्थ्याचा पडताळा पहावयाचा असल्यास दुसऱ्या महायुद्धाकडे न वळता दोन वर्षापूर्वी झालेल्या अरब-इस्रायल संघर्षाकडे नजर टाकल्यास सहज दिसून येईल. इस्रायलच्या वायुदलाने पहिल्याच दिवशी मारलेल्या गरुड भरारीने अरबांची ३७४ लढाऊ विमाने जागच्या जागी झोपवून ठेवली व त्याचा परिणाम म्हणजे ईजिप्त व इतर अरब राष्ट्रांचे वायुदल निष्क्रीय झाल्यामुळे इस्रायलच्या पायदळाला पुढे मुंसडी मारण्यास वाव मिळाला.

भारतीय वायुदलाची स्थापना १९३३ मध्ये झाली. त्यावेळी भारतीय वायुदल इंग्लंडच्या वायुदलाचा एक विभाग म्हणून काम करीत होते. थोड्याच वर्षात युरोपमध्ये दुसऱ्या महायुद्धाचा डोंब उसळून इंग्लंड त्या युद्धात सामील झाले. त्यावेळी भारतीय वायुदलाने इंग्लंडच्या रॉयल एअर फोर्सला पूरक अशी महत्त्वाची कामगिरी बजावली. भारत स्वतंत्र झाल्यानंतर आपल्या वायुदलावर देशाच्या संरक्षणाची जबाबदारी पडली. त्यावेळी भारतीय वायुदल हे बाल्यावस्थेतच होते. त्यात पुष्कळ उणीवा होत्या. त्या उणीवा भरून काढण्याकरिता कसलेल्या मुरब्बी सेनापतीची जरूरी होती. स्वातंत्र्य मिळाल्यानंतर पहिले सेनापतीपद एअर-मार्शल सर थॉमस् एल्मर्हिस्ट यानी भूषविले. त्यांची नेमणूक स्वातंत्र्य मिळण्यापूर्वी फक्त सहा महिने अगोदर झाली होती. स्वातंत्र्य मिळाल्यानंतर आपल्या वायुदलाला एक स्वतंत्र दर्जा प्राप्त झाला व एअर-मार्शल थॉमस एल्महिस्ट यांना चीफ ऑफ एअर-स्टाफ असे संबोधण्यात येऊ लागले. त्यांच्या कारकीर्दीत तीन महत्त्वाच्या घटना घडल्या. पहिली म्हणजे त्यांनी वायुदलाचे तीन वेगवेगळे विभाग करून ते विभाग डायरेक्टोरेटच्या अधिकाराखाली संघटित करून त्यामध्ये एकसूत्रीपणा आणला. दुसरी म्हणजे आग्रा येथे स्वतंत्र छत्रीधारी सैनिकांना प्रशिक्षण देणारी सैनिकी शाळा स्थापन केली. त्यातून लागलीच महिन्याभरात छत्रीधारी सैनिक बाहेर पडू लागले. व शेवटची कामगिरी म्हणजे १९५० सालापर्यन्त भारतीय वायुदलात एकही जेट लढाऊ विमान नव्हते. तेव्हा आपल्या वायुदलात प्रथमतः 'व्हॅम्पायर' या लढाऊ जेट विमानाचा त्यांनी समावेश केला. त्याचे उत्पादन पुढे बंगलोरच्या कारखान्यातून सुरू करण्यात आले; त्यामुळे आपल्या वायुदलात बऱ्याच व्हॅम्पायर फायटर्स विमानांची भर पडून त्याचे सामर्थ्य वाढविण्यात आले. पुढे याच लढाऊ विमानांनी भारत-पाक युद्धात छांब विभागात पहिल्या दिवशीच्या हवाई हल्ल्यात पाकिस्तानच्या नावाजलेल्या १४ पॅटन रणगाडे व इतर लष्करी वाहनांचा खिमा करून टाकण्यात यश मिळविले,

जानेवारी १९५० मध्ये एअर-मार्शल थॉमस एल्महिस्ट सेवानिवृत्त झाल्यानंतर त्यांच्या जागी एअर-मार्शल रोनॉल्ड आव्हलॉ चॅपमन यांची नेमणूक झाली. त्यांनी प्रामुख्याने तांत्रिक शिक्षणावर भर दिला. त्यांच्या कारकीर्दीत जलाहाली येथे रडार व एअर-नेव्हीगेशन स्कूल व इतर तांत्रिक शाळा स्थापन करण्यात आल्या. डिसेम्बर १९५१ मध्ये ते सेवानिवृत्त झाल्यानंतर त्यांच्या जागी एअर-मार्शल जी. ई. गिब्ज यांची चीफ ऑफ एअर-स्टाफ म्हणून नेमणूक झाली. त्यांनी प्रथमतः फ्रचांचे 'ऑरोगॉन' ह्या लढाऊ विमानांचा समावेश वायुदलात करून त्याला 'तुफानी' हे भारतीय नाव देण्यात आले. एअर-मार्शल जी. ई. गिब्ज ३१ मार्च १९५४ रोजी भारतीय हवाई दलातून सेवानिवृत्त झाल्यानंतर १ एप्रिल १९५४ रोजी एअर-मार्शल सुब्रोतो मुकर्जी या भारतीय तरुणाची हवाई दलाचे चीफ ऑफ एअर-स्टाफ म्हणून नेमणूक होऊन वायुदलाच्या एका नवीन पर्वाला सुरुवात झाली व आपणही चांगल्या तऱ्हेने देशाच्या संरक्षणाची जबाबदारी पार पाडू शकतो हे सिद्ध झाले.

परंतु काळाच्या मानाने आपले वायुदल कमकुवतच राहिले व हवी तशी वाढ झाली नाही हे भाई भाईचा जयघोष संपल्यानंतर लक्षात आले. चिनी आक्रमणाच्या वेळी नेफा व लडाखमध्ये आपली पिछेहाट होत असतानाही आपण चीनच्या वायुदलाला घाबरून आपल्या हवाई दलाचा उपयोग पुढे घुसणाऱ्या चिनी सैनिकांविरुद्ध हवाई हल्ला चढविण्यात केला नाही व त्याचा परिणाम म्हणजे चीनने जोराची मुसंडी मारून आपला हजारो मैलांचा प्रदेश व्यापून टाकला. त्यानंतर आपण शहाणे होऊन वायुदलाकडे विशेष लक्ष पुरविण्याचे ठरविले व त्याची वाढ करण्याच्या कार्याला लागलो. त्याचा फायदा आपल्याला बऱ्याच प्रमाणात भारत-पाक युद्धात झाला व पहिल्या प्रतीच्या गणल्या गेलेल्या सेबरजेट व स्टार फायटर्स ह्या लढाऊ विमानांशी आपल्या वायुदलाने चांगलीच टक्कर देऊन त्यांची मिजास साफ जिरवून टाकली.

वायुदलाचे महत्त्वाचे कार्य

वायुदलाच्या कार्याची माहिती करून घेताना आपल्याला पुढील पाच गोष्टींचा ठळकपणे उल्लेख करावा लागेल :–

(१) शत्रूचे हवाई तळ व इतर लष्करी केंद्रे यांवर बॉम्ब हल्ले चढविणे.

(२) पुढे वाटचाल करीत असलेल्या आपल्या जवानांवर हवाई छत्र धरणे व शत्रूचे मोर्चे उडवून देणे.

(३) आपल्या भूप्रदेशावर आलेली शत्रूची विमाने मध्येच अडवून त्यांचा नाश करणे.

(४) युद्ध आघाडीवर नियमितपणे युद्ध साहित्याचा तसेच इतर मालाचा पुरवठा करणे व आपल्या जखमी जवानांना परत आपल्या तळावर आणणे.

(५) शत्रूच्या प्रदेशावर टेहेळणी करून महत्त्वाची माहिती आपल्या वरिष्ठ अधिकाऱ्यांना कळविणे.

वरील कार्य परिणामकारकरीत्या अमलात आणताना वायुदलात वेगवेगळ्या प्रकारची विमाने असणे अगत्याचे आहे. पहिले कार्य म्हणजे शत्रूचे हवाई तळ व इतर लष्करी केंद्रे यांच्यावर हवाई हल्ले करून ती उध्वस्त करणे. अशा कामाकरिता 'बॉम्बर' या लढाऊ विमानाचा उपयोग केला जातो. आपल्या हवाई दलात अशा प्रकारचे कॅनबेरा (B–57) हे बॉम्बफेकी विमान आहे. दुसऱ्या प्रकारच्या कार्याकरिता फायटर-बॉम्बर्सचा साधारणपणे उपयोग केला जातो. शत्रूचे रणगाडे, तोफा व इतर लष्करी वाहने उध्वस्त करून त्यांची आगेकूच थांबविणे व शत्रूच्या लढाऊ विमानांपासून आपल्या जवानांचे तसेच लष्करी साहित्याचे संरक्षण करणे असे दुहेरी कार्य ही विमाने पार पाडतात. आपल्या हवाई दलात अशा प्रकारची व पहिल्या ओळीतील लढाऊ विमाने म्हणजे 'मरुत' (HF–24 IA) हंटर, व 'सुखॉय' (SU–7) यांचा उल्लेख करता येईल व दुसऱ्या ओळीतील लढाऊ विमानात व्हॅम्पायर, मिस्टर्स, व तुफानी (Ourogon) इत्यादींचा उल्लेख करता येईल. आपल्या भूप्रदेशावर आलेल्या शत्रूच्या लढाऊ विमानाना अडवून त्यांचा नाश करणे, हे वायुदलाचे तिसरे कार्य म्हणता येईल. आपल्या वायुदलात ही कामगिरी मिग-२१ व नॅट ही लढाऊ विमाने पार पाडतात. चौथे कार्य म्हणजे आघाडीवरील जवानांना युद्ध साहित्याचा तसेच अन्नाचा पुरवठा करणे व जखमी झालेल्या आपल्या जवानांना परत तळावर आणणे त्यासाठी आपल्या वायुदलात डिकोट-पिकेट, इलुशियन व्हायकाऊंट इत्यादि मोठी वाहतूक विमाने व अलौति-२, मिल-मि-४ ह्या हेलीकॉप्टर्सचा समावेश आहे. व शेवटी, शत्रूच्या प्रदेशावर टेहेळणी करण्याकरिता आपल्या हवाई दलात लिबरेटर व ऑस्टर्स ह्या विनलढाऊ परंतु फोटोग्राफीच्या साधनांनी सुसज्ज असलेल्या विमानांचा समावेश आहे. १९६५ मध्ये कच्छच्या रणात पाकिस्तानने पॅटन रणगाडे घुसविले होते याचे पुरावे ऑस्टर्स या टेहळणी विमानाने त्यांचे फोटो घेऊन उघडकीस आणले, हे सर्वश्रुत आहेच.

पहिल्या व दुसऱ्या महायुद्धासारख्या सर्वंकष युद्धात (Total War) वायुदलाचे कार्य व उद्देश अधिक व्यापक व विस्तृत असतात. परंतु ज्यावेळी उद्देश मर्यादित ठऊन युद्ध लढले जाते त्यावेळी वायुदलाचे कार्यही मर्यादित असते. अरब-इस्रायल युद्धात इस्रायलच्या वायुदलाने अरबांचे हवाई तळ व लढाऊ विमाने यांच्यावर लक्ष केंद्रित करून ते संपूर्ण निष्क्रीय करून टाकले. भारत-पाक युद्धात भारताने पहिल्या दर्जाच्या गणल्या गेलेल्या पाकिस्तानच्या हवाई दलाच्या सामर्थ्याचा चांगलाच समाचार घेतला. परंतु आपल्याला संपूर्ण हवाई वर्चस्व निर्माण करता आले नाही, हे आपण येथे ध्यानात घेतले पाहिजे. या २१ दिवसाच्या युद्धात आपल्या हवाई दलाने १२० रणगाडे, पुष्कळशा चिलखती गाड्या, जड गन्स् व दळणवळणाची वाहने उध्वस्त करून टाकण्यात चांगलेच यश मिळविले आहे. या युद्धानंतर एअर चीफ मार्शल अर्जुनसिंग म्हणाले की, पाकिस्तानने १०४ सेबर जेट, २४ बी-५७ कॅनबेरा बॉम्बर्स: १२ एफ-१०४ स्टार फायटर्स व इतर काही लढाऊ विमानांच्या साहाय्याने युद्धाला सुरुवात केली व पहिल्या दर्जाच्या खोटी फुशारकी मारलेल्या अर्ध्या वायुदलाची या रणकुंडात आहुती देऊन टाकली" या



अनुक्रमणिका



उद्गारावरून आपल्या वायुदलाने पहिल्याच वेळी उत्तम कामगिरी बजावली असे म्हणण्यास हरकत नाही.

चीन-पाकिस्तानाची जय्यत तयारी

ताश्कंद करारानंतर भारत-पाकमध्ये शस्त्रस्पर्धेला सुरुवात झाली. युद्धातील अनुभवावरून पाकिस्तानने आपल्या वायुदलातील कमकुवत धागे ओळखून त्याप्रमाणे सुधारणा व वाढ करण्याचे ठरविले. युद्धामध्ये जे नुकसान झाले ते भरून काढण्याकरिता पाकिस्तानने जगाच्या बाजारपेठेत प्रत्यक्ष अगर अप्रत्यक्षपणे शस्त्रास्त्रे व अन्य साधने खरेदी करण्यास सुरुवात केली. त्यांच्या या प्रयत्नात प्रथम चीन व इराणकडून प्रतिसाद मिळाला. पश्चिम जर्मनीच्या वायुदलाने निरुपयोगी म्हणून ठरविलेली ९० सेबर जेट (F–86) इराणच्या मध्यस्थीने पाकिस्तानला मिळाली. या गोष्टीवर बराच गहजब झाल्यानंतर इराण सरकारने या गोष्टीचा इन्कार करून आम्ही ती विमाने पाकिस्तानला दिली नसून फक्त दुरुस्तीकरिता पाकिस्तानच्या तळावर ठेवली आहेत, असा न पटणारा खुलासा करून वेळ निभावून नेली. इराणचे शहा भारताच्या दौऱ्यावर आले असता त्यांनी अप्रत्यक्षपणे या गोष्टीचा इन्कार केलेला आहे. असे असले तरीसुद्धा हे प्रकरण गुलदस्त्यातच आहे. भारताचा शत्रू तो आपला मित्र या कुटिल परराष्ट्रीय धोरणाचे सूत्र असलेल्या पाकिस्तानने चीनबरोबर युती करून भारताला शह देण्याचा प्रयत्न केला. चीन तर या संधीची वाटच पहात होता. चीनने १९६२ सालानंतर पाकिस्तानबरोबरचे संबंध वाढविले व १९६५ सालानंतर ते अधिकच दृढ केले. चीनने या गोष्टीचा फायदा उठविण्याचे ठरवून परभारे भारताचा काटा काढण्याच्या उद्देशाने पाकिस्तानला भरपूर शस्त्रसंभाराचा पुरवठा केला असून अजून तो चालूच आहे. सेवानिवृत्त ब्रिगेडीअर रॉथी सॉहनी यांच्या माहितीनुसार चीनने पाकिस्तानला २ स्क्वाड्रन इलुशियन-२८ लाइट जेट बॉम्बर्स, व १२७ मिग विमानांचा पुरवठा केला असून त्यामध्ये मिग-१५, मिग-१७, व मिग-१९ याचा समावेश आहे. परंतु ही दिलेली लष्करी सामुग्री बऱ्याच काळापर्यन्त चांगल्या स्थितीत राहण्याकरिता मिग विमानाचे सुटे भाग मिळणे आवश्यक आहे व ते सुटे भाग हव्या त्या प्रमाणात



चीनकडून मिळत नाहीत असे पाकिस्तानच्या एकंदरीत धोरणावरून वाटते. पाकिस्तानने त्यातूनही मार्ग काढला. ताश्कंद करारानंतर रशियाने आपली छाप पाकिस्तानवर पाडण्याकरिता हळूहळू मैत्रीचा हात पुढे करून चीन व अमेरिकेपासून फोडण्याचा प्रयत्न चालू केला आहे. परंतु रशियाला, अमेरिका व चीनपासून पाकिस्तानला फोडण्यात किती यश येईल याबाबत शंकाच आहे. पाकिस्तानने मात्र रशियाने पुढे केलेल्या मैत्रीचा फायदा घेऊन ही लष्करी मदत आपल्या पथ्यावर पाडण्याचा निश्चय केलेला दिसतो. रशिया पाकिस्तानला शस्त्राचा पुरवठा करणार आहे असे जरी जाहीर झाले असले तरी ती किती प्रमाणावर व कोणत्या शस्त्रांचा पुरवठा करणार हा प्रश्न आहेच. 'न्यू झ्यूरिच झैटुंग' या स्विस दैनिकाने प्रसिद्ध केलेल्या बातमीनुसार रशिया पाकिस्तानला १०० मिग-१९, ६०।७० मिग-२१, व ३०।४० इलुशियन-२८ लाइट जेट बॉम्बर्स इत्यादि लढाऊ विमानांचा पुरवठा करणार आहे. शिवाय मिग विमानाचे सुटे भागही पुरविणार आहे. रशियाने भारताला दिलेल्या सुखॉय-७ (SU-7) या स्वनातीत फायटर बॉम्बर्सची मागणीही पाकिस्तानने रशियाकडे केली आहे. परंतु भारताला जास्त दुखवावयाचे नाही म्हणून तूर्त ती मागणी रशियाने फेटाळून लावली आहे असेही त्या दैनिकाने पुढे म्हटले आहे. अर्थात हे सर्व खरे असेलच असे नाही.

पाकिस्तान एवढ्यावरच गप्प बसला आहे असे नाही, तर त्याने आणखी एका बड्या राष्ट्राकडे शस्त्रांकरिता प्रयत्न चालू केले असून त्याला यशही आले आहे. ते म्हणजे अरब-इस्त्रायल युद्धात गाजलेले फ्रेंचांचे मिरेज–३ हे लढाऊ फायटर-बॉम्बर्स होय. इस्त्रायलच्या वायुदलाने केलेल्या चमत्काराने पाकिस्तानचे डोळे दिपून गेले व त्यांनी लागलीच फ्रान्सकडे ५० मिरेज-३ या फायटर-बॉम्बर्सची मागणी नोंदविली. त्यातील काही विमाने पाकिस्तानच्या वायुदलात दाखलही झाली आहेत. अशा तऱ्हेने पाकिस्तानचे वायुदल सामर्थ्यवान बनत असता, आपला दुसरा शत्रू लाल चीन याच्याकडे बारकाईने लक्ष देणे भाग आहे. सध्या चीनच्या वायुदलात २५०० जुन्या नव्या लढाऊ विमानांचा समावेश असून त्यात १२ टियु-४ (TU–4); १५० इलुशियन (IL–28) बॉम्बर्स व साधारणपणे ६० मिग-२१ ह्या लढाऊ विमानांचा समावेश असून उरलेल्यात मिग-१९ इलुशियन-१८ व मिग-४ इत्यादि लढाऊ व बिनलढाऊ विमानांचा समावेश आहे. यातील काही विमाने सुट्या भागाच्या अभावी तशीच पडून असून निकामी झालेली आहेत.

भारताच्या सुरक्षिततेला पाकिस्तान व चीन ह्या दोन्ही राष्ट्रांकडून धोका असल्यामुळे ही दोन्ही राष्ट्रे किती सुसज्ज आहेत हे आपण वर पाहिले. भारत-पाक युद्धापासून पाकिस्तानने योग्य तो धडा घेऊन आपले हवाई तळ भारतीय सीमेपासून फारच दूर म्हणजे, क्वेट्टा व पाकिस्तान-इराणच्या सीमेजवळ नेऊन ठेवले आहेत; आणि ते भारतीय वायुदलाच्या भक्ष्यस्थानी सहजासहजी पडणार नाहीत अशी खबरदारी घेतली आहे. शिवाय पाकिस्तानच्या हवाई दलात मिरेज-३ व मिग-१९ अशा लांब पल्ला गाठणाऱ्या स्वनातीत





(Supersonic) फायटर-बॉम्बर्सचा समावेश झाल्यामुळे त्यांची ताकद वाढली असून ही लढाऊ विमाने भारताच्या बऱ्याच आतील प्रदेशात येऊन बॉम्बफेक करू शकतील. अशा तऱ्हेने या नवीन लष्करी रणनीतीमुळे पाकिस्तानला दुहेरी फायदा मिळणार आहे. तीच गोष्ट चीनबद्दल म्हणता येईल. चीनचे हवाई तळ भारतीय सीमेला लागून तिबेटच्या अतील भागात असल्यामुळे दिल्ली, लखनौ, कलकत्ता, कानपूर, गौहत्ती, दिब्रुगड इत्यादि शहरे, औद्योगिक केंद्रे व हवाईतळ चीनच्या माऱ्याच्या टप्प्यात सहज येऊ शकतील. उलट चीनचे हवाई तळ हंटर, मिस्टर्स, तुफानी किंवा कॅनबेरा यांच्या माऱ्याच्या कक्षेपलिकडे असल्यामुळे भारताच्या दृष्टीने तोटयाचे आहे. शिवाय चीनने भारताच्या नागरी जीवनात गोंधळ निर्माण करण्याचे ठरविल्यास अगर औद्योगिक केंद्रे उध्वस्त करण्याचे म्हटल्यास आपणासही जशास तसे धोरण अवलंबावे लागणार. त्याकरिता आपणास खुद्द चीनच्या भूप्रदेशाकडे म्हणजे शांघाय, कँटन, नानकिंग इत्यादि शहरांपर्यंत अंगर बंदरापर्यन्त जाणे भाग आहे. परंतु ही शहरे आपल्या हवाई तळापासून २००० मैलांपलीकडे असल्यामुळे आपल्या हवाई दलाला हे काम परिणामकारकरीत्या करता येणार नाही. ह्या सर्व दृष्टीने चीनला मिळणारा भौगोलिक फायदा भारताच्या दृष्टीने तोटयाचा आहे. आपल्या वायुदलात या सर्व अडचणींवर मात करणारी लांब पल्ल्याची (Long Range Bombers) बॉम्बफेकी विमाने असणे आवश्यक आहे.

लांब पल्ल्याची बॉम्बर्स हवीत

सध्या आपल्या हवाई दलात कॅनबेरा हे एकच बॉम्बर असून या विमानाची जास्तीत जास्त भ्रमण त्रिज्या ८०० मैलाची आहे. तेव्हा लांब पल्ला गाठणाऱ्या व जास्तीत जास्त दारूगोळा बरोबर नेणाऱ्या बॉम्बफेकी विमानांचा विचार होणे आवश्यक आहे. अशा लांब पल्ल्याची बॉम्बफेकी विमाने जगातील वडया राष्ट्रांकडेच आपणास उपलब्ध होऊ शकतील. परंतु वडी राष्ट्रे आपल्याला अशी विमाने सहजासहजी देणार नाहीत. तेव्हा अशा बडया राष्ट्रांपैकी रशिया हे भारताला अधिक जवळचे मित्र राष्ट्र आहे. रशियाने आपल्या मित्र राष्ट्रांना आतापर्यंत उपलब्ध करून दिलेले व कॅनबेरापेक्षा जास्त पल्ला गाठणारे अधिक कार्यक्षम असे बॉम्बफेकी विमान म्हणजे टियू-१६ बाडगर (TU–16) या लढाऊ विमानाचा महत्त्वपूर्ण उल्लेख करता येईल. या बॉम्बफेकी विमानाची विशेष माहिती म्हणजे—

टियू-१६ बाडगर :— जास्तीत जास्त ताशी वेग – ६२० मैल
(TU–16) –१०,००० फुटापर्यंत.

नेहमीचा ताशी वेग – ४२० मैल– ३८,००० –फुटापर्यंत.

२५००/३००० मैलांपर्यंत – २०,००० पौंड दारुगोळा नेऊ शकते.

३८०० मैलांपर्यंत – ७०००/९००० पौंड दारूगोळा नेऊ शकते.

वरील माहितीवरून टियू-१६ बाडगर हे बॉम्बफेकी विमान लांब पल्ल्याचे असून तिबेटमधील हवाई तळ, लष्करी केंद्रे तसेच चीनमधील शहरे व बंदरे या बॉम्बफेकी विमानाच्या माऱ्याच्या टप्प्यात सहज येऊ शकतील हे आपणास कळून येईल, व तीच गोष्ट पाकिस्तानबद्दलही म्हणता येईल.

आपल्या वायुदलातील व्हॅम्पायर, तुफानी व मिस्टर्स ही लढाऊ विमाने काही दिवसांनी कालानुसार बाद म्हणून काढून टाकण्यात येणार आहेत. त्यांची जागा मिग-२१, सुखॉय-७ (SU-7) नॅट व भारतीय बनावटीचे मरुत (HF–24 IA) ही लढाऊ विमाने घेणार आहेत. ह्यापैकी मिग-२१ याची इंटरसेप्टर म्हणून विशेष ख्याती आहे. रशियाकडून मिळालेली काही सुखॉय-७ फायटर-बॉम्बर्स ही भूदलाला मदत करणारी (Ground Attack Planes) म्हणून प्रसिद्ध आहेत. नॅट हे सुद्धा इंटरसेप्टर आहे. तेव्हा आपला सर्व भर 'मरुत' या भारतीय बनावटीच्या फायटर-बॉम्बर्सवर आहे. मरुत अजूनपर्यन्त प्रयोगावस्थेत असून जगातील इतर स्वनातीत (Supersonic) फायटर बॉम्बर्सच्या तुलनेने फारच मागे आहे. मरुतला योग्य इंजिन मिळाले नाही तर ही सर्व योजना फुकटच जाईल. या योजनेवर १९५६ सालापासून आतापर्यन्त ५५६ लाखांपेक्षा जास्त खर्च होऊनही आवाजाच्या दुप्पट ताशी वेग (आवाजाचा वेग ताशी–७३८ मैल) गाठण्यात यश आलेले नाही. याचे कारण म्हणजे आपणाकडे पहिल्यापासून वैमानिक तंत्राची हवी तशी

माहिती अगर अभ्यास झाला नाही. तसेच विमाने तयार करण्याचा अनुभवही फारसा नव्हता जी काही विमाने तयार केली ती दुसऱ्या देशाने तयार केलेल्या ब्ल्यूप्रिंटवरूनच तयार केली. शिवाय मरुत हे स्वनातीत विमान तयार करण्याचा हा आपला पहिलाच प्रयत्न होता. तेव्हा भारत सरकारने या धंद्याची रोखलेली प्रगती व विशेषकरून 'मरुतची' चौकशी करण्याकरिता माजी अन्न मंत्री एस्. सुब्रम्हणम् यांच्या अध्यक्षतेखाली नेमलेल्या एरॉनॉटिक कमिटीचे एक सदस्य व चिटणीस श्री. एस. कृष्ण-स्वामी यांनी मरुतची प्रगती मंदावण्याचे कारण सांगताना म्हटले : "The Principal problem was that in 1956 we undertook the development and manufacture of a Supersonic aircraft inspite of the fact that it was our first effort and we had not accumulated any experience even in the development of subsonic aircraft. The concept of building experience in this field brick by brick, was not followed. Further, it is doubtful whether the requirement of a Supersonic aircraft has been correctly derived as an inescapable requirement, in the 60's and early 70's, having regard to the threats we faced, from the point of view of systematic build up of capability, the development of good Subsonic aircraft would have been, firstly, a realisable objective and secondly, it would have provided a sound base for second exercise of developing a Supersonic aircraft." ('दि इन्स्टिट्यूट फॉर डिफेन्स स्टडीज् अण्ड अॅनॅलिसिस' जर्नल जानेवारी १९६९).

'मरुत'मध्ये सुधारणा आवश्यक

भारतीय वायुदलाला जी पोकळी भासत आहे ती भरून काढणे भागच आहे. जगातील उत्तम तऱ्हेची व कार्यक्षम स्वनातीत फायटर-बॉम्बर्सची आपल्या 'मरुत'शी तुलना केल्यास आपले मरुत किती मागे आहे हे सहज कळून येईल. आज जगात वडया राष्ट्रांकडेच उत्तम तऱ्हेची फायटर बॉम्बर्स असून त्यात नावाजलेल्या अशा दोनच स्वनातीत फायटर-बॉम्बर्सचा मी येथे उल्लेख करतो. त्यापैकी एक फ्रेंचांचे मिरेज-३ व अमेरिकेचे व्हिएतनाममध्ये गाजलेले फँटम-२ (F-4 Phantom-II)

भारत	फ्रान्स	अमेरिका
मरुत (HF-24-IA)	मिरेज (Mirase–III E)	फँटम (F-4-Phantom-II)
१) एक सीट	एक सीट	दोन सीट
२) शस्त्रसंभार :– ३० मि. मि. ४ गन्स्; ४८ रॉकेटस्; किंवा १००० पौंडाचे ४ बॉम्बस्.	३० मि. मि. २ गन्स्; ३ एअर टु एअर मिसाईल; ३६ रॉकेटस् व १००० पौंडाचे २ बॉम्बस्.	४७ नापाम व इतर बॉम्बस्; १५ माइन्स; ४ मिसाइल व १५ (एअर टू एअर) रॉकेटस्
३) ताशी वेग –		
७६५/८८० मैल	१४३० मैल	१५०० मैल
४) कार्याची कक्षा –		
४२० मैल	७७० मैल	१००० मैल
५) उंचीवरील भ्रमण कक्षा –		
४६००० फूट	७२००० फूट	७१००० फूट

वरील माहितीवरून आपणास असे दिसून येईल की मिरेज व फँटम ह्या स्वनातीत लढाऊ विमानांनी आवाजाच्या दुप्पट वेग गाठला आहे तर आपल्या मरुताने स्वनातीत वेगाची कक्षा जेमतेम ओलांडली आहे. शस्त्रसंभारात फँटम-२ हे सर्वात जास्त दारूगोळा नेऊ शकते. मरुत मात्र मिरेजपेक्षा जास्त रॉकेटस् नेऊ शकते. त्याचप्रमाणे फँटम-२ हे १००० मैलाच्या त्रिजेत कुठेही भ्रमण करू शकते. त्याच्या खालोखाल मिरेजची भ्रमण कक्षा ७७० मैलाची आहे तर आपल्या मरुतची भ्रमण कक्षा ४२० मैलाची आहे. यावरून मरुत जगातील अत्याधुनिक फायटर-बॉम्बरच्या मानाने फारच मागे आहे हे समजून येईल.

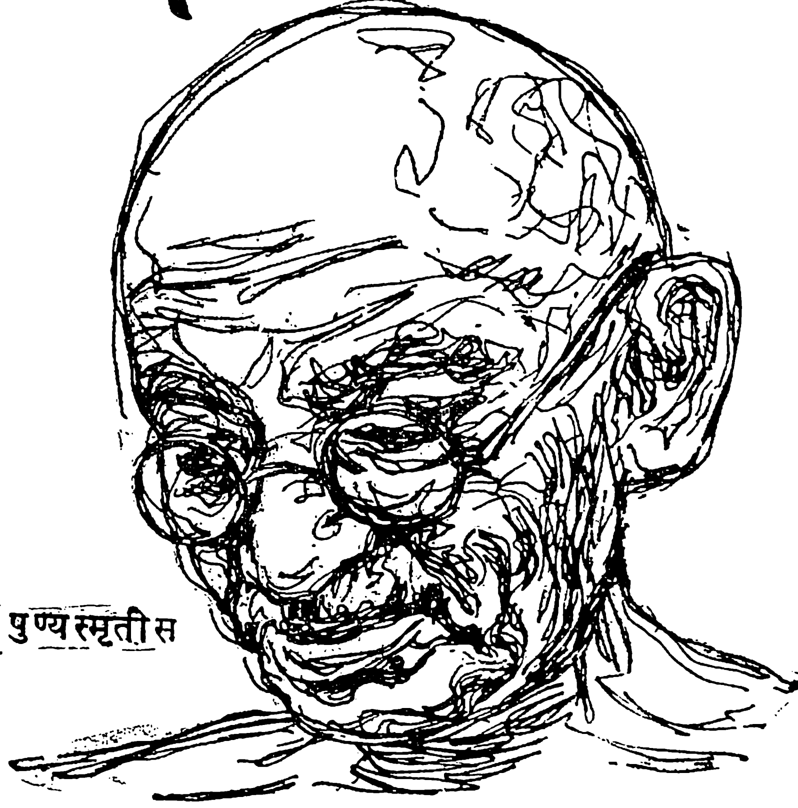
तेव्हा ही उणीव भरून काढण्याकरिता नवीन इंजिन शोधणे क्रमप्राप्त आहे. त्या दृष्टीने अँग्लो-फ्रेंचानी संयुक्तरीत्या आपल्या वायुदलाकरिता तयार करीत असलेल्या 'जाग्वॉर' या लढाऊ विमानाचा उल्लेख करता येईल. यावद्दल एस. कृष्णस्वामी यांनी मांडलेले विचार महत्त्वाचे आहेत ते म्हणतात, "The Jaguar now under development in Europe which would be in service with British and French Air Force through the 70's has characteristics and performance well below the operational requirements initially prescribed for the HF-24 aircraft. Our present assessment is that the HF-24 project has helped to build the platform for its successor, which would be Supersonic, high performance aircraft." (दि इन्स्टिटयूट फॉर डिफेन्स स्टडीज अण्ड अॅनॅलिसिस, जर्नल, जानेवारी १९६९). यावरून जाग्वॉर हे आपल्या मरुतची सुधारलेली आवृत्ती म्हणता येईल व मरुतच्या रोखलेल्या प्रगतीला वाट मिळून ते खऱ्या अर्थी स्वनातीत (Supersonic) फायटर-बॉम्बर्स म्हणून आपल्या हवाई दलात सामील होईल. परंतु त्या दृष्टीने आपली हालचाल त्वरित होणे अगत्याचे आहे.

● ● ●





मानवतेचा अमर दीपस्तंभ



महाराष्ट्राचे
गांधीजींच्या पुण्यस्मृतीस
अभिवादन

प्रसिद्धी संचालनालय, महाराष्ट्र शासन, मुंबई

अनुक्रमणिका





"थम, कौन आता है ?" त्याने दरडावून विचारले. त्याचा दणदणीत व कणखर आवाज अवघ्या हिमालयात दुमदुमला. नेहमी जागरूक असलेल्या, त्याला पूर्वेस कुणाची तरी चाहूल लागली होती.

गुलाल उधळीत येणारा रविराज क्षणभर थबकला. "मित्र" सूर्याने सस्मित प्रतिसाद दिला.

"आगे बढो दोस्त" ओळख पटताच त्याने "मित्राला" हिमालयाच्या परिसरात प्रवेश करण्याची अनुमती दिली.

सूर्याने आपली सोनेरी किरणे त्याच्या साम्राज्यात–हिमालयात विखुरली व हिमालयाची कांचनगंगा झाली. वर्फाच्छादित शिखरे प्रचंड भव्य सुवर्णलहरींसारखी भासू लागली. त्याने समाधानाने चौफेर नजर फिरविली.

त्याच्या लष्करी जीवनाच्या अनुषंगाने त्याला जेव्हा जेव्हा, हिमालयाचे असे दर्शन व्हावयाचे तेव्हा, कुणापुढेही न झुकणारा तो आदराने नतमस्तक व्हायचा. उत्तर सीमेवर उभ्या असलेल्या उत्तुंग हिमालयाचे व त्याचे कर्तव्य एकच होते–भारताच्या स्वातंत्र्याचे रक्षण करण्याची त्यांच्यात स्पर्धा चालू होती. या स्पर्धेसाठी त्याने हिमालयाचे आव्हान स्वीकारले होते.

हिमालय त्याची परीक्षा घेत होता. त्याच्या धैर्याची–त्याच्या अस्मितेची परीक्षा घेत होता. त्याची अस्मिता हिमालयाहूनही उंच होती. हिमालय तिला धक्का पोहोचवू शकत नव्हता.

जीवघेण्या गारठ्याची, सोसाट्याच्या वादळांची, गारपीटीची, मुसळधार पावसाची, निसर्गाच्या प्रचंड उलाढालींची तिळमात्रही पर्वा न करता, उत्तुंग वर्फाच्छादित शिखरांवर उभा होता तो. मृत्युंजयासारखा.

देशाचा रक्षक. शत्रूचा कर्दनकाळ. हातात रायफल घेऊन उभा होता आपल्या "चेक-पोस्ट"वर. हिमालयावर उभा होता जणू, दुसरा एक हिमालय!

* *

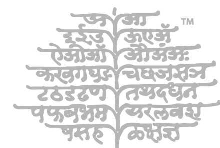


लेखक आणि छायाचित्रकार
फ्लाइंग ऑफिसर अशोक प्रभाकर मोटे

तुफान आलं, वादळ झालं, वर्फ पडला नि तो 'ठिपका' नाहीसा झाला ...... वर्फात मिसळला तो ... हिमालयाशी एकजीव झाला ... हिमालयाचा लाडका होता ना तो!......

कधी हिमालय त्याच्यावर मात करावयाचा, कधी तो हिमालयावर. मैत्रीचे नाते होते त्यांचे. खेळीमेळीचे संबंध होते.

हिमालयाच्या गाभ्यात जशी अनेक गुपिते दडलेली होती, तशीच त्याच्या हृदयातही होती. हिमालयाच्या अंतरंगात जशी निसर्गाची प्रचंड उलाढाल होत होती तशीच भावनांची अखंड कालवाकालव, त्याच्या काळजात होत होती. अस्फुट स्मृतींचे अजस्र मेघ दाटी करीत होते. मनाचे आकाश ढवळून निघत होते. आठवणींच्या विजा चमकत होत्या. कडाडत होत्या. अंतर्मनातून उठणाऱ्या त्या आवाजाने त्याचे कान बधीर झाले होते. वेदनेच्या आसुडाचे वळ त्याच्या हृदयावर उमटलेले होते. ते दुखत होते–खुपत होते. त्याचे काळीज कण्हत होते......पण.....पण! या संवेदना त्याला सुखद वाटत होत्या. हृदयातील जखमा हळुवारपणे ठणकत होत्या व त्यामुळे बारीक ताप यावा तशी खुमारी त्याला चढलेली होती.





अनुक्रमणिका

आठवणींच्या विजामी मनाला शिरशिरी येत होती. अंग शहारत होते. त्या विद्युल्लतांच्या क्षणिक प्रकाशाने त्याचे अंतःकरण उजळून निघत होते.

परंतु, अंतरंगात एवढया घडामोडी घडत असूनही तो शांतपणे उभा होता, निर्विकार चेहऱ्याने; हिमालयासारखाच. शुभ्र जटाधारी तपस्व्यांसारखी ती वर्फाच्छादित शिखरे निश्चल उभी होती. ध्यानस्थ होती. त्याचे जीवनही एक तपस्याच होती.

आई-बाप, घरदार, बायका-मुले, सगेसोयरे सर्व सोडून तो एकटा निघाला होता, ध्येयपूर्तीसाठी. हा सर्वसंगपरित्यागच नव्हे का !

जीवनाचे रहस्य त्याला कळले होते. मरणाचा उद्देश त्याला उमजत होता. जीवनाला त्याने काबूत ठेवले होते. मृत्यूला जिंकले होते. तो भारताचा जवान होता. पोलादी–कणखर, एक तपस्वी जवान.

तो मला रोज दिसायचा. मी टेहळणीच्या निमित्ताने माझ्या विमानातून सीमेवर रोज गस्त घालत होतो. त्या ठराविक "चेक-पोस्ट"वर मला तो रोज दिसायचा. वर्फाच्या विहंगम पार्श्वभूमीवरील एक ठिपका.

तो ठिपका पाहताच माझे विमान खाली झेप घेई व जसजसे विमान खाली येऊ लागे तसतसा तो ठिपका मोठा होत जाई– आकार घेऊ लागे.

माझे विमान त्याच्या "चेक-पोस्ट"वरून जाताच तो हात हलवून माझे स्वागत करीत असे व मी विमानाचे पंख हलवून त्याला प्रतिसाद देत असे.

बस् ! एवढाच संपर्क होता आमचा. पण मला त्याच्याविषयी फार आपुलकी होती. त्यालाही माझ्याबद्दल आस्था वाटायची. प्रत्यक्षात आम्ही कधी भेटलो नव्हतो, बोललो नव्हतो. त्याला माझे नाव माहीत नव्हते. मला त्याचे माहीत नव्हते. उभ्या जन्मात आम्ही बहुतेक कधीच एकमेकाना भेटणारही नव्हतो. पण आमचा धर्म एकच होता ..पंथ एकच होता. आम्ही सैन्यपंथी होतो. मातृभूमीची रक्षा करणे हा आमचा धर्म होता .... अन् जन्मोजन्मीचे ऋणानुबंध होते आमचे.

अत्युच्च शिखरे, मोठमोठाले पर्वत व दऱ्या, मी विमानाच्या साहाय्याने निमिषार्धात अगदी सहज ओलांडून जाई. त्याने हे सर्व कसे पादाक्रांत केले असेल ! मला कुतुहल वाटायचे. त्याचे कौतुक वाटायचे.

ध्वजाच्या दिमाखात उभे असलेले उंच देवदार, उफाळलेल्या पहाडी नद्या व गिरीशिखरे ओलांडून बांबूंची दाट वने, पर्वतांच्या उतरणीवरील "झूम"ची सोनेरी पिके, खळाळणारे धबधबे व प्रचंड दऱ्या पार करून तो तेथवर पोहोचला होता, पराक्रमाच्या शोधात

आजही मी असाच निघालो आहे. सीमेवर गस्त घालण्याकरता. टहळणीसाठी. आजही मला तो दिसेल, रोजच्या सारखा. पण .... आज मी त्याच्या "पोस्ट"पर्यंत पोहोचू शकेन की नाही, शंकाच आहे !

आजचे हवामान वादळी आहे. हिमालयाहूनही मोठे, अजस्र वादळी ढग माझी वाट अडवीत आहेत. माझे शक्तिशाली विमान निसर्गापुढे क्षुद्र ठरत आहे. झंझावाताच्या अवाढव्य झोक्यांवरोवर वर खाली फेकले जात आहे. काही क्षणातच विमानाचा पुर्जा न् पुर्जा निखळून पडेल असं वाटतंय. महाराक्षसासारखे हे मेघ, माझी ही अवस्था पाहून हास्याचा गडगडाट करीत आहेत, चकाकणारे डोळे मिचकावीत आहेत.

"आमच्यावर विजय मिळविण्यास निघाला आहेस तू ! मूर्ख मानवा ! आमच्या असामान्य सामर्थ्याचा अपमान करतोस, आमच्या प्रवल शक्तीला कमी लेखतोस !" मेघराज कडाडला.

"नाही मेघराज ! निसर्गाच्या साम्राज्यातील तुमचे वर्चस्व मला मान्य आहे, परंतु त्यामुळे मी कर्तव्यच्युत होणार नाही, मला माझे कर्तव्य केलेच पाहिजे व त्यासाठी कोणतेही आव्हान स्वीकारण्यास मी तयार आहे." मी विमानाच्या इंजिनाचा जोर दुपटीने वाढवून उत्तर दिले.

तुफान ! ....तुफान माझे विमान हजारो फूट वर खाली फेकत आहे. मला माझ्या कर्तव्यापासून परावृत्त करण्याचा प्रयत्न करीत आहे पण मी मागे हटणार नाही. मला गस्त घातलीच पाहिजे. टेहळणी केलीच पाहिजे. त्याला भेटलेच पाहिजे म्हणून मी प्रयत्नांची शिकस्त करीत आहे.

मेघराजाचे वादळी-अस्त्र माझ्या निश्चयापुढे कुचकामी ठरले म्हणून त्याने, त्याची सर्व अस्त्रे एकदमच माझ्यावर सोडली. मुसळधार पाऊस पडत आहे भयानक गारपीट होत आहे वर्फवृष्टी होत आहे. ....अवघा निसर्ग, अवघा हिमालय ढवळून निघाला आहे पण त्याला भेटलेच पाहिजे. तो नसेल का सहन करीत हे सारे ! मग – मीही केलेच पाहिजे कारण तो हिमालयाचा केसरी आहे तर मी हिमालयाचा वैनतेय !

आणि मी आता वादळातून निसटलो आहे. त्याच्या "चेक-पोस्ट"कडे निघालो आहे. पण पण

अनुक्रमणिका

......तो ठिपका कुठेच दिसत नाही. येथेच तर मोठी त्याची "चेक-पोस्ट". कुठे गेली? कुठे गेला तो?

मी वाट तर चुकलो नाही ना? छे छे; हे पर्वत, या दऱ्या तर त्याच आहेत. पण तो ठिपका कुठेच दिसत नाही.

तुफान आले. वादळ झाले. बर्फ पडला......वर्फात मिसळला तो! हिमालयाशी एकजीव झाला – एकरूप झाला!

हिमालयाचा लाडका होता ना तो! म्हणून हिमालयाने त्याला आपल्या कुशीत घेतले. हिमालयाच्या गाभ्यात दडलेल्या असंख्य गुपितात एकाची भर पडली.

केवढे मोठे थडगे आहे त्याचे! केवढी भव्य कबर आहे! हिमालयासारखे उदात्त स्मारकच त्याच्या उत्तुंग व्यक्तिमत्वाला शोभून दिसण्यासारखे आहे....म्हणूनच तसे झालेही!

त्याच्या व्यक्तित्वाचा विकास झाला आहे. त्याचे व्यक्तिमत्व हिमालयाएवढे झाले आहे व तो हिमालयासारखाच अजरामर झाला आहे, चिरतरुण झाला आहे....म्हणूनच तर त्याला "जवान" म्हणतात.

मला मात्र उगीचच वाईट वाटतंय दुःख होतंय. उगीचच मन विषण्ण होतंय माझं! एखादा जिगर दोस्त लग्न झाल्यावर दूर व्हावा तसं सासरी गेलेल्या कन्येच्या – वहिणीच्या वियोगामुळे व्हावं तसं भाऊ रुसून बसावा तसं मुलगा मोठा होऊन, स्वतःच्या पायावर उभा राहिल्याने दूर व्हावा तसं–!

. तसं पाहिलं तर कोण होता तो? कुठला होता? काय संबंध होता त्याचा माझा?

पण असं वाटलं, जणु माझं सर्वस्व होता तो अन् दोन अश्रूंची श्रद्धांजली वाहिली मी त्याला. टप . टप.

. आकाश पुन्हा भरून आलंय. सूर्य अस्ताला जातोय. वादळी हवा उसळते आहे. तुफान परत उफाळून येत आहे....मी परतेन की नाही कुणास ठाऊक!

पण तू काळजी नको करूस दोस्ता, हिमालया! माझा प्रवास लांबचा नाही. कालांतराने आपण भेटूच. अनंताच्या प्रवासाला निघाला आहेस तू दोस्त; ईश्वर तुझा पाठीराखा आहे. हरहर महादेव! सत् श्री अकाल! अलविदा! खुदा हाफिज! गॉड स्पीड! शुभास्ते पंथानः संतु.......

● ● ●

एक लेखक काहीतरी खरडतो अन्.... दुसरा ते बघायला धडपडतो शेवटी त्याला काय दिसतं ?



मा ड गू ळ

अरविंद गोखले

विटचाला आलो तेव्हा सकाळचे नऊ वाजून गेले होते. तासा दीड तासात इथलं काम संपवायचं व लगेच सांगलीला परतायचं असा बेत करीत होतो. गाव इतकं गलिच्छ की अधिक वेळ थांबणं अगर हॉटेलात चहा घेणं अशक्य वाटत होतं. ज्या एक दोघा इसमाना भेटायचं होतं ते आदल्याच दिवशी परगावी गेल्याचं कळालं, अन् ह्या कुग्रामात उगाच आलो असं झालं. उलट पावली परतलं तर सांगलीला चांगलं जेवण तरी घेता येईल या विचाराने वळालो व सांगलीची वाट शोधू लागलो.

तेवढ्यात मन थबकलं. माडगूळ इथून जवळ आहे हे आठवलं. विटे-आटपाडी-माडगूळ ह्या मार्गाचं स्मरण झालं व जवळचा रस्त्यांचा नकाशा उलगडला. तीन एक तासांचा मोटर मार्ग, बारापर्यंत माडगूळला पोचता येईल. संध्याकाळी सांगलीला परत-ताही येईल. बेत करता करताच आमची जीपगाडी आटपाडीच्या वाटेने पळू लागली.

माझ्याबरोबरच्या सहकाऱ्याला साहित्यात अजिबात गम्य नव्हतं. माडगूळकरांचं – व माझंही त्याने काही वाचलं नव्हतं. माडगूळकर दोन की पाच तेही त्याला ठाऊक नव्हतं. कोरडेपणाने तो म्हणाला,

"कशाला जातोय आपण माडगुळला?"

"बघायला –"

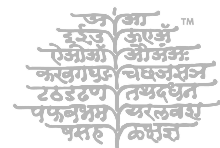
"माडगूळकरांना ? आहेत तिथे ? –"

"नसावेत. त्यांनी जे लिहिलंय ते बघायचंय आपण –"

"वाचल्यावर काय बघायचंय ? "

मी न बोलता जवळचा सिगरेटचा साठा त्याच्या स्वाधीन केला. वाङमयात वाचलेलं प्रत्यक्षात पाहाण्याचा विलक्षण अनुभव घेण्यासाठी मी अधीर झाला होतो. इतिहास, भूगोलाच्या व चरित्रांच्या पुस्तकात लिहिलेलं हुबेहूब बघायला लोक जातात. किल्ल्याचे पडके बुरुज नि एकाकी जुनी देवळं पाहून हरीभाऊंच्या नि नाथ माधवांच्या कादंबरीतील काही प्रसंग डोळ्यापुढे तरळतात. ह्या दोन प्रकारच्या अनुभवांपेक्षा एक वेगळाच अनुभव मी घेणार होतो. न पाहिलेला माणदेश माडगूळकरांच्या कथा-कादंबऱ्यातून साकार झाला होता. पुस्तकातून तेथली झाडंझुडपं व दगडधोंडे ओळखीचे झाले होते. माणदेशी माणसं व गावाकडच्या गोष्टी या संग्रहातून व दोन्ही माडगूळकरांच्या इतर अनेक कथातून तिथल्या व्यक्ती व त्यांचं जीवन जवळीक करून गेलं होतं. ती नगण्य माणसं व तो रखरखीत मुलुख मराठी वाङमयात व माझ्या मनात ठसला होता. आता त्यांनाच भेटायला मी निघालो होतो. प्रत्यक्षातलं कलात्मकरीत्या साहित्यात अवतरावं; आणि साहित्यातील त्या मूर्ती नि त्या वनस्पती सजीव पहायला मिळाव्यात – हे सारं वेगळं, विलक्षण होतं.

आदल्याच दिवशी मी आणिक एका वेगळ्या प्रकारचा अनुभव घेतला होता. इस्लामपूर या माझ्या जन्मग्रामी कित्येक वर्षांनी गेलो होतो. वयाच्या सहाव्या सातव्या वर्षी या गावाचा संबंध तुटला तो कायमचा. बालपणाच्या आठवणीही आटत गेल्या. आता या गावात पाऊल टाकलं ते केवळ कुतुहल म्हणून. कुणाची ओळख उरली नव्हती. काही ओळखीचंही आढळत नव्हतं. आलोच आहोत तर जिथे बालपणातला काही काळ घालवला ते घर बघावं या विचाराने हिंडू





अनुक्रमणिका

एकाच बोटीतील सहप्रवाशी

१९४१ मधील ७ डिसेम्बर हा दुसऱ्या महायुद्धातील एक महत्त्वाचा दिवस! सकाळची ९ ची वेळ होती. विन्स्टन चर्चिल हे चेकर येथील आपल्या कचेरीतील राहण्याच्या जागेत डॉव्हरेल हॅरिमन व जॉन विनेन्ट ह्या दोन अमेरिकन मुत्सद्यांबरोबर सकाळची न्याहरी घेत होते. त्यांनी आपल्या बटलरला जवळच्या कोपऱ्यातील लहानसा रेडिओ आणावयास सांगितले. रेडियो चालू केला, त्यावेळी संगीत चालू होते. थोडया वेळाने संगीत एकदम बंद झाले – व रेडियोवरील बातमीदाराने म्हटले की "मी आपणास एक महत्त्वाची बातमी देणार आहे. ती बातमी ऐकण्यासाठी आपण सज्ज रहा!" थोड्या वेळाने तो बातमीदार शांत व गंभीर स्वरात बी. बी. सी. वरून बोलू लागला –"जपानने पर्ल हॉर्बरवर सकाळी जोरदार हल्ला हल्ला करून अतोनात हानी केली."

त्या तीन मुत्सद्यांचा आपल्या कानावर विश्वास बसेना. इतक्यात बटलर सॉमर आतील खोलीतून बाहेर येऊन म्हणाला, 'जपानने पर्ल हॉर्बरवर बॉम्ब हल्ला केला.' अशा तऱ्हेने बी. बी. सी. ने चर्चिलच्या गुप्तहेर खात्याच्या आधी बातमी देऊन चर्चिलना व गुप्तहेर खात्याला विस्मयचकीत करून सोडले. या बातमीने एकंदरीत चर्चिलना आनंद झाला. त्यानंतर तावडतोब चर्चिल साहेबांनी प्रेसिडेण्ट रुझवेल्टना फोनवर बोलावले व ते म्हणाले, "प्रेसिडेण्ट जपान विषयी आम्ही काय बातमी ऐकत आहोत." प्रेसिडेण्ट म्हणाले, "आपण जी बातमी एकली आहे ती खरी आहे. आता आपण एकाच बोटीतील सहप्रवाशी आहोत!"

लागलो. घरापुढे मोठं बांधून काढलेलं तळं होतं एवढंच एक लक्षात होतं. प्रत्यक्षात पाहिलं तर गावात पाच सहा तळी आढळली. अलीबाबाच्या कथेतल्यासारखं झालं. उगाच भ्रमंती. पण एका तळ्याशी आलो अन् अनेक वर्षांचा गाळ दूर होऊन बालपणाच्या स्मृती झुळझुळू लागल्या. तो परिसर एकदम परिचयाचा वाटला. सराईतासारखा मी बाजूच्या कोटनीसांच्या दरवाज्यात उभा ठाकलो. इतके दिवस ह्या वास्तूची आठवणही आली नाही. आता विस्मृतीत लुप्त झालेलं ते बालजीवन लख्ख आठवलं, विलगलं. वाड्यात बरेच बदल झाले होते. पण वास्तू तीच व वासही तेच! मी दिंडी ओलांडून नेमका डाव्या बाजूच्या दालनाशी आलो. माझं जन्मस्थान बघून जितका भावविवश झालो, तितका हे सारं स्पष्ट स्मरावं ह्या जाणिवेनं भयचकित झालो.....

आपलं आजोळघर अकस्मात् ओळखलं जाणं आणि वाङमयात व्यापलेलं विश्व प्रत्यक्षात पुढ्यात येणं या दोन भिन्न अनुभवात कुठलं तरी सूत्र होतं

अजून उन्हाळयाला अवकाश होता. तुरळक दिसणाऱ्या झाडाझुडपांचे हिरवे रंग विटले नव्हते. आकाशातली निळाई आटलेली नव्हती. खडकाळ भूप्रदेशातून वेडावाकडा, पण पक्का रस्ता काढलेला होता. प्रवासात प्रसन्न वाटत होतं. वाटत होतं, दुष्काळातलं व उन्हाळ्यातलं वर्णन माडगूळकरांनी केलं आहे, ते ह्याच भूभागाचं? इकडचं–इथलं? हेच ते खडक, हीच ती नेपती? जे वाचलं आहे ते, तसं नसलं तर? उरलं नसलं तर?

भालूमास्तर भेटले. ग. दि. आणि व्यंकटेश या सिद्धहस्त लेखकांचा मधला भाऊ. सुभाषितांचा व नकलांचा मास्तरांजवळ मोठा साठा असल्याचं ऐकलं होतं. भालूमास्तरांनी लेखणी उचलली असती तर. त्यांच्या मुलाखतीनं मन उल्हसित झालं, अधीरं झालं. आटपाडी ते माडगूळ ह्या रस्त्याला गहीरं रूप आलं.

"लहानपणी व्यंकटेश शाळेला जायचा, नौकरीसाठी जायचा तो ह्याच रस्त्यानं निघायचा हल्ली आण्णा आले की आटपाडीला थांबतात, मग रात्रीचं जेवण करून चांदण्यात चालत निघतात या वाटेने माडगूळला. इतकी लांब वाट अन् अगदी एकांत – पण आण्णा आपल्याच नादात सहज वाटचाल करतात

त्या वाटेने जीप चालवीत मी भालूमास्तरांचं बोलणं आठवत होतो. खेडं हा शब्दसुद्धा थोर ठरावा अशा वस्तीतलं एक पोर पंख पसरून या दिशेने झेप घेत असे. कसली शिदोरी त्याच्याजवळ असेल? एके काळी जेमतेम पाऊलवाट असलेल्या ह्या ठिकाणचा खड्याचा स्पर्श व टिटवीचा स्वरही त्याच्या प्रतिभेला आकार देत असतील आणि आता आण्णा माडगूळकर उदंड यश मिळवून कधी ह्या वाटेने एकटे जात असतील तेव्हा बामणाच्या पल्यापासून शारदेच्या दरबारापर्यंत केलेला प्रतिभेचा प्रवास त्यांना स्मरत असेल.

एका कणसातले दोन दाणे. दोन वाटचाली. अन् माझी धावणारी जीपगाडी

माडगूळ गाव कल्पनेप्रमाणेच भर दुपारचं गाढ झोपेत होतं. गावाची कळा बघून एक प्रकारे बरं वाटलं. माडगूळकर वाङमय वाचून जे व जसं चित्र मनात उमटलं होतं तसंच थोडंफार ते गाव होतं म्हणून विरस झाला नाही.

माडगूळकरांचं घर सापडायला वेळ लागला नाही. मागल्या दाराने आम्ही आत आलो तेव्हा धाकटा श्याम स्टोव्हशी खटपट करीत होता.

"या की. कळवायचं तरी आधी –" कोल्हापुरी हेलात श्यामराव माडगूळकर म्हणाला. खेड्याच्या राहाणीने रापला होता, पण चेहऱ्याचं वाळसं व डोळे लपवायची लकब माडगूळकरीच होती.

कुटुंब माहेरी गेलं होतं तेव्हा श्यामराव चहा करू लागला. माझा सहकारी अस्वस्थपणे बसला होता. सिगरेटी संपल्या होत्या व चहा पिऊन भूक मारायची इच्छा नव्हती. 'एक लेखक काहीतरी खरडतो... अन् दुसरा ते बघायला धडपडतो —' तो पुटपुटला तशी मी भानावर आलो. उगाचच सावध झाल्यासारखं बसलो. मी कशाला धडपडत या आडवाटेला आलो? – मला काय हवंय?– काहीतरी विचारायचं म्हणून मी श्यामला म्हटलं,

"बघायला आलो तुमचं गाव ..इथली माणसं... तुमचे बिटाकाका कुठाहेत?"

"काय योग!" श्याम गोबऱ्या गालावरचे डोळे मिचकावीत म्हणाला, "किती दिवसांनी काका आज आल्यत. ते काय बसल्येत भुईमुगाच्या पोत्याशी –"





चकीत होऊन मी भिंतीजवळच्या पोत्यांकडे वघितलं. एक मवाळ माणूस उकिडवा बसला होता. विटाकाका ! व्यंकटेश माडगूळकरांचं एक रेखीव व्यक्तिचित्र !

मी थक्क होऊन बघतच राहिलो. माडगूळकरांच्या निवडक कथासंग्रहासाठी हे व्यक्तिचित्र घ्यावं की नाही ह्या विचारात मी वेळ घालवला होता. विटाकाका सात आठदा चाळला होता. चारपाच पानांचा पुरुष. दुःखाच्या जडशीळ भाराखाली वाकलेला. कुणाला विरोध न करणारा. बोलताना डोळे बारीक करून खु खु असं स्वतःशी हसणारा. दामोदर माडगूळकर.

कुणी एक लेखक आपल्या काकाचं व्यक्तीचित्र लिहितो. कुठेतरी ते छापलं जातं. वाचकांच्या पसंतीस उतरतं. प्राचीन मूर्तीसारखी काकाची आकृती वाङमयात राहाते. माझ्यासारखा एखादा मनोमनी ती आकृती पाहू बघतो. अन् एक दिवस अचानक तीच मूर्ती जमिनीतून वर आल्यासारखी समोर येते.

पुस्तकातलं ते व्यक्तीचित्र प्रत्यक्षात बाजूला बसलेलं बघून मी थरारून उठलो.

मला एक आठवण आली. दीनानाथ दलाल एकदा सांगत होते : "माणदेशी माणसं सीरीज मधली काही स्केचिस् मी केली. त्या आधी नि नंतरही माणदेश अगर तेथली माणसं मी पाहिली नव्हती. पण माडगूळकरांचे लेख वाचताच माझा कुंचला चालू लागला. त्या लेखातल्या वर्णनानीच त्या व्यक्ती मला बघता आल्या. इतका नेमकेपणा" . अन् व्यंकटेश सांगत असत की दलाल-गोडशांची ती रेखाटनं अशी उतरली आहेत की जणू या चित्रकारांनी ती माणसं समोर बसवूनच मग कुंचला उचलला.

किती वेगळ्या दर्जाची, अर्थाची जुगलवन्दी !

विटाकाकाकडे मी फारच निरखून पाहू लागलो. माडगूळकरांची त्या लेखातील वर्णनं म्हणू लागलो. पुस्तकातलं चित्र डोळ्यापुढे आणू लागलो. आणि समोर खुडुक बसलेला तो माणूस खु खु करून हसू लागला.

• श्यामराव मग आम्हाला घेऊन निघाला. तोही कवी. माडगूळकर आडनाव लावणारा. इतक्या लांबून आलेल्या लेखकूला उन्हात फिरवायला तो सज्ज झाला.

"इथे – ह्या कोपऱ्यात आम्ही भावंडं उपाशी रडत झोपायचो. आई दिवटी घेऊन अंथरुणांशी हिंडायची. 'काय शोधत्येस आये ?' आम्ही थवकून विचारायचो. तेवढ्या भकासपणात तिची विनोद वृत्ती जागी असायची. 'तुमची किरकिर शोधत्येय बाळांनो –' ती म्हणायची" माडगूळकरी हास्य करीत श्यामराव सांगत होता.

आता भिंती घातलेल्या व वीज आणलेल्या वाड्याचा जुना इतिहास भूगोल तपासून आम्ही समोरच्या शेताकडे गेलो. हा तो 'आमचा पाव' साध्या जमिनीच्या चिंधीवजा तुकड्यावर उत्कट, उत्कृष्ट लेख लिहिला जावा ह्याचं मला अधिकच आश्चर्य वाटलं. पावासारखा पत्ता. पार, पलीकडची बखळ, लिंबाचं झाड, दूरचा ओढा. माडगूळकरी साहित्यातली सारी सेटिंग्ज् पाहात आम्ही हिंडत होतो. वाचलेली, मनोमनी पाहिलेली स्थळं समोर खडी होती. त्यामधून आम्ही वावरत होतो. मला क्षणमात्र भुलभुलैयात गेल्यासारखं वाटत होतं. क्षणमात्र हे सारं परिचयाचं भासत होतं. मनात येत होतं रामा मैलकुली, शिदा चांभार – सारे इथेच कुठे असतील. असा इकडून गणा चलपते येईल. तो कुळकर्णी

सिनेमा स्टुडियोतली फार वर्षापूर्वीची एक स्मृती आली. कुंकू चित्रपटाची बहुधा. घराच्या चारपाच खोल्यांचा सेट उभा होता. स्वैपाकघर, दिवाणखाना, जिना, कठडा, तुळशीवृन्दावन इ. सगळीकडे फेरी टाकताना कुणाच्या तरी घरात हिंडल्यासारखं वाटायचं. अन् मग एकदा एकदम दिवे लागले व त्या घरातला संसार सजीव झाला. तिथली माणसं वावरू लागली. तिथलं त्यांचं थबकवलेलं आयुष्य सुरू झालं

वास्तविक मेक अप् केलेली ती नट मंडळी. एका काल्पनिक कथानकाला एक नवं परिमाण देणं तिथं चाललं होतं. पण तेव्हा मी बावरून-भारावून गेलो होतो – इथे तसं नव्हतं. गाव सिनेलेखकांचं होतं ! पण इथे कसल्याही कृत्रिमाची जरूरी नव्हती. सेटिंग्ज् नि प्रॉपर्टी खरीखुरी व माणसंही अल्लड. त्या माणसांना नि मातीलाच उचलून कागदावर, सिलेलाईटवर ठेवलं होतं.





अन् मग ते शूटिंग संपल्यावर उदास सेटिंग्ज् उरावं तसं 'सर्विस मोटर' कथेतलं लोहाराचं घर, त्यापुढचा चौरस, बाजूचं गाडीचं भलं मोठं चाक श्यामरावानं दाखविलं. 'इथे – इकडे सर्विस मोटरचं कथानक घडलं, अजून बरचसं तसंच आहे बघा – रणरणत्या उन्हात उत्तरणीच्या रस्त्याला लागत तो म्हणाला.

अशीच आणिक काही स्थळं बघितली. झाडाच्या सावलीत पसरलेलं कुत्र्याचं पोर व झाडाच्या खोडावरचा सरडा आण्णांच्या कुठल्या कथेतल्या कुत्र्याचा नातू नि सरड्याचा पणतू असेल त्याचाही हिशेब केला. अन् मग 'वनगरवाडी' बघण्यासाठी शेजारच्या लेंगरवाडीला जायला वेळ नाही म्हणून हळहळ प्रकट केली.

माझ्या सहकाऱ्यालाही चुटपुट वाटली. त्याला आता उत्साह आला होता. 'इंटरेस्ट' निर्माण झालं होतं. "वाचलं पाहिजे. गंमत आहे. कुठल्या पुस्तकात आहे हे सारं ? " तो म्हणत होता व विस्फारीत डोळ्यांनी चोहोकडे बघत होता. माझ्या मनात मात्र विचार येत होता की माडगूळकर वाङ्मय वाचताना नेमका कसला आनंद त्याला होईल ? हुबेहूब चित्रण केलं आहे याचा ? की आणिक खोलसा काही ?

अन् मग त्याने श्यामरावाचा कबजाच घेतला तेव्हा मी ह्या वास्तूत लेखकांनी शब्दसंपत्ती कुठून कमावली, नेमकेपणा नि नेटकेपणा कुठे टिपला, संयम व सूचकता कशी साधली याचा विचार करीत एकटाच उभा राहिलो.

अखेर आम्ही परतीचा प्रवास सुरू केला. श्यामरावही बरोबर निघाला – आटपाडीला उतरायच्या बेताने. "कदाचित् बकस भेटेल आपल्याला. मुलाण्याचा बकस. इथेच कुठं शेरड्या चारत असेल –" श्यामराव डाव्या बाजूच्या माळरानाकडे हात करीत म्हणाला.

'मुलाण्याचा बकस' मुलाण्याचा बकस! मी सावरून बसलो. सरसावून बसलो. अर्धखुळा, अनाथ, वनवासी मुलगा. गांवढ्यातून मोठ्या जगाकडे जाणाऱ्या चढणीच्या बाजूला चरणाऱ्या चार शेळ्यांच्या मागे फिरणारा मुसलमानाचा पोरगा. माडगूळकरांनी लिहिलेलं एक अस्सल व्यक्तिचित्र. जणू त्यांच्या लेखनाचा प्रतिनिधी.

जीप थांबवून बाजूला झाडाच्या सावलीला बसलेल्या एका बाईला श्यामरावाने विचारलं,

"बकस बघितला का इथ – ? अलाबक्ष –"

"तो – तिकडं व्हता –"

जीपमधून उतरून आम्ही त्या बाईने दाखवलेल्या दिशेकडे बघू लागलो. श्यामरावाने दोन चार हाका घातल्या. मग हळूहळू दूरच्या एका उंचवट्यावर एक गबाळ आकृती उमटली.

"अलाबक्ष – ओ, बकस . ."

श्यामराव जोराने हात हालवीत साद घालीत होता. मी डोळे फाडून व थक्क होऊन पहात होतो. बारा पंधरा वर्षांपूर्वी लिहिलेला 'बिटाकाका' भेटावा, बराचसा तसाच असावा, हे एक समजण्यासारखं होतं. मरगळत का होईना काकांच्या आयुष्याचा प्रवास चालू होता. पण बारा पंधरा वर्षांपूर्वी लिहिलेला 'बकस' भेटावा, बराचसा तोच असावा, अजून त्याच माळरानावर, तशाच शेळ्या चारीत फिरत राहावा हे विलक्षण होतं. विद्ध करणारं होतं.

बकस बुजला. बराच वेळ पुढे येईना. 'मारुतराया' कथेत पांडू गुरवाने व नाना वारकऱ्याने वानराला पुढे यायला विनवलं, तसं श्यामराव त्याला जवळ यायला आग्रह करीत होता.

"ये – बकस, इकडे ये ! अरं, तुला कुणी मारत नाही. हे तुला पहायला आल्येत. भेटायला आल्येत. ये . हे व्यंकटचे दोस्त – दुरून आल्येत "

आढेवेढे घेत तो आला. डोळ्यात मळभ होतं. दोनतीन दात पडले होते. दाढी जरा वाढली होती. तुमान मळली होती. खमीस फाटलं होतं. बसकट शरीर कसं बसं सावरीत व डोईची पांढरी टोपी दाबीत तो बांधावर उभा राहिला.

"हे तुला पहायला आल्येत . . व्यंकाकडून . . आण्णांकडून

"फोटू घेणार ? – शिणीमा काढणार ? –" बकसने भेदरून कसंबसं विचारलं. त्याच्या तोंडातून लाळ गळेलसं वाटलं. त्याचा तोल जाईलसं वाटलं.

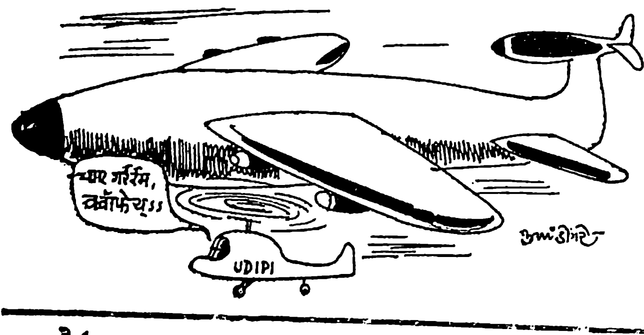
मी तसाच डोळे फाडून बघत होतो. वय वाढलं होतं – पण बकस तोच होता. तोच बकस होता ! – आलो तेव्हा बिटाकाका बघितला – जाताना बकस ! मला सार्थक झाल्यासारखं वाटलं. अन् मग एकाएकी काहीतरी बोचलं, ह्याचं उजाड जीवन माडगूळकरांनी चितारलं. ती साहित्यकृती सुन्दर ठरली, लोकप्रिय ठरली. इथे येणारे पाहुणे त्याला बघायला थांबू लागले. त्याचे फोटो घेऊ लागले. अन् तो इतकी वर्षं झाली तरी तिथेच, तसाच जगत राहिला. त्याच्या आयुष्यात एवढाही फरक झाला नाही. वर्षानुवर्ष तसाच या माळरानावर, एकाकी, उपाशी, अर्धवटासारखा . . जणू ती साहित्यकृती जागती ठेवण्याकरता !

त्याला बक्षिशी देताना मला उगाच अपराध्यासारखं झालं.

गावाच्या वेशीबाहेरचं ते जिवंत साहित्य-स्मारक सोडून आम्ही आटपाडीकडे निघालो. वळून वळून मी त्या बांधावरच्या बकसकडे बघत होतो. त्या मागच्या उंचवट्याआड जाणाऱ्या वाङ्मयातील सेटिंग्ज्कडे नजर टाकीत होतो. एक अनोखा, अद्भुत् अनुभव मिळाला ह्याबद्दल स्वतःशीच आश्चर्य करीत होतो.

* * *

'उडपी' विनोद!





तरुणपणची जिद्द कायम राखणारे विमान अधिकारी

कॅ. शिरोडकर

"नीट सावरून घ्या. तुम्ही जर त्याला आपल्या इच्छेनुसार जाऊ दिलेत तर तुम्ही स्वतःला धोक्यात घालाल" भेदक आवाजात कुणीतरी सूचना देत होतं. सूचना देणारी व्यक्ति होती कॅप्टन वसंत शिरोडकर. बोइंग ७०७ मधील वैमानिकाच्या शेजारच्या जागेवर ते बसले होते. वैमानिकाला शिक्षण देण्यासाठी म्हणून विमान आकाशात उडालेले होते. वैमानिक त्यांच्या डाव्या बाजूला बसला होता. तो घामाने डबडबला होता. ठरलेल्या नियमानुसार त्याने विमान सांताक्रूझ विमानतळाकडे वळविले.

खाली समुद्र दिसत होता. सकाळच्या उन्हात समुद्र एखाद्या चांदीच्या पट्ट्यासारखा चमचम करीत होता. तेवढ्यात कॉकपिटमध्ये एक नाटक घडत होते. कॅप्टन शिरोडकर यांनी भरभर सारी बटनं दावली आणि लीव्हर्स ओढली आणि आणीबाणीच्या परिस्थितीची त्यांनी शेजारच्या शिकाऊ कॅप्टनला कल्पना दिली. त्याच्या, कसोटीच्या काळातल्या, मनःस्थितीचा ते अभ्यास करीत होते. त्याचं धैर्य, शांती याचीच जणू ते कसोटी पहात होते. कसोटीतले काही संकेत असतात त्यानुसार ती होत होती.

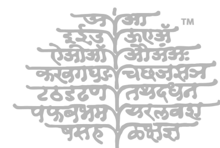
ते सारे पूर्ण झाल्यावर कॅप्टन शिरोडकर त्या विद्यार्थी-कप्तानाकडे पहात हसले आणि त्यांनी विमानाचे संचालन स्वतःकडे घेतले विद्यार्थी-कप्तानाने चेहरा टाकला. "हे सारे प्रसंग तुम्ही गोड करून घेतले पाहिजेत" कॅप्टन शिरोडकर म्हणाले. हे त्यांचे म्हणणे नेमके त्यालाच उद्देशून होते असे नाही. ती एक जीवन दृष्टी होती. कॅप्टन शांत होते. सहजतेने बसले होते. आपली कामे चोखपणे व तितक्याच शांतपणे करीत होते. त्यांनी ते जेट अगदी सहजतेने जमिनीवर उतरविले.

फ्लाईट सुपरिंटेंडंट म्हणून बोइंग विमानाच्या वैमानिकांना शिक्षण देण्याचे दायित्व त्यांच्यावर होते. आता डिव्हिजनल ऑपरेशन्स मॅनेजर म्हणून ते एअर इंडियाच्या विमान सफरींचे संचालन करतात. ह्या कार्यकक्षेत मध्यपूर्वेतील कायरोपासून ते पूर्वेतील टोकियोपर्यंत व मॉस्कोपासून सिडनेपर्यंतचा मार्ग येतो.

टर्मिनल बिल्डिंगच्या दुसऱ्या मजल्यावरच्या प्रचंड खिडकीतून सांताक्रूझ विमानतळावरील सर्व हालचालींचे संचालन कॅप्टन शिरोडकर करीत असतात. जुहूच्या स्वतःच्या बंगल्यापुढील उद्यानाइतकाच हा विमानतळही त्याना सुपरिचित आहे. तेच प्रेम विमानतळालाही लाभते. गेल्या पंचवीस वर्षात ह्याच जवळच्या जुहू विमानतळावरूनच त्यांनी विविध विमानातून आकाशात परिभ्रमणाला सुरुवात केली होती. त्यांची यादी मोठी होईल. पण काहींचा निर्देश करतो. विस्मृत झालेल्या वॅकॉस (Wacos) रॅपिडस् (Rapids) ट्विन बीच (Twin beach) स्टिन्सन्स (Stinsons) डी-सी टू (DC2S) ते डी-सी ३ (DC3S) व्हायकिंग्ज (Vikings) कॉन्स्टेलेशन्स (Constellations) सुपर कॉन्स्टेलेशन्स आणि आता बोइंग ७०७ इतक्या प्रकारच्या विमानातून त्यांनी आकाशयात्रा केली आहे.

आपण ज्या विमानातून पूर्वी प्रवास केला आहे त्या विमानाचे पुनर्दर्शन ही वैमानिकाच्या आयुष्यातली सुखद गोष्ट मानली जाते. तशी संधी त्याला मिळतेच असे नाही. कॅप्टन शिरोडकर यांना मात्र ती संधी मिळाली. एअर फोर्स वैमानिकांना शिक्षण द्यायला ते गेले तेव्हा त्यांना ती संधी मिळाली. "ते प्रशिक्षण तसे कडक होते. पण मला ते आवडले" असं कॅप्टन शिरोडकर म्हणतात. एअर फोर्सच्या वैमानिकांनी दिलेली चांदीची ट्रॉफी ते आपल्या टेबलावर अभिमानाने मिरवितात.

एअर फोर्सच्या वैमानिकांना शिकविण्याची त्यांची काही ती पहिलीच वेळ नव्हती. १९४०-४२साली त्यांनी जोधपूर येथे हे केले होते. एंपायर ट्रेनिंग स्कीमखाली नागरी विमान अधिकाऱ्यांना एअर फोर्सच्या वैमानिकांना शिक्षण देण्यासाठी त्यावेळी त्यांना पाचारण करण्यात आले होते. एकदा तर त्यांच्या मनात एअर फोर्समध्येच जाण्याचा विचार डोकावूनही गेला होता. पण त्यांनी तो विचार





मनातून काढून टाकला. ते तेथून मुंबईला परत आले आणि १९४२ त त्यांनी टाटा एअर लाइन्समध्ये प्रवेश केला.

सेंट झेवियर कॉलेजातून इंटर सायन्सची परीक्षा उत्तीर्ण झाल्यावर त्यांनी वैमानिक होण्याचे ठरविले होते. तेवढ्यात त्यांचे एक कुटुंब मित्र डॉ. धारगळकर यांनी दिल्लीला येऊन 'एअरोनॉटिकल ट्रेनिंग सेंटर ऑफ इंडिया'मध्ये प्रवेश मिळवून तेथील शिक्षणक्रम पूर्ण करण्यासंबंधी मन वळविले. ह्या केंद्राचा प्रिन्सिपॉल होता ॲलन टी. ईडन. त्या केंद्राचे रूपांतर 'भारताचे हॅम्बल'मध्ये व्हावे असे ॲलन ईडनचे स्वप्न होते. पण ते स्वप्न कधीच साकार झाले नाही. विद्यार्थ्यांना टेबल खुर्च्या बनविण्यात तो गुंतवून टाकी. अपेक्षा ही की त्यातून त्यांना विमान बांधणीची कल्पना येईल. ती स्वप्ने त्यांना पडू लागतील. प्रत्येक वेळी कॅप्टन शिरोडकर प्रिन्सिपॉलच्या चेंबरमध्ये शिरत तेच मुळी तक्रार नोंदवीतच. ती तक्रार अशी असे: "मला फार थोडा वेळ जवळच्याच टप्प्यावर उड्डाण करण्यासाठी नेण्यात येते व लगेच मग दुसऱ्या कामाला बसविण्यात येते." तीन महिन्यात ते फक्त ४० मिनिटेच आकाशात होते. शेवटी कंटाळून त्यांनी ते केंद्र सोडले आणि त्यांनी जून १९३७ त दिल्ली फ्लाइंग क्लबमध्ये प्रवेश मिळविला. तेथेच त्यांनी 'कमर्शियल पायलट'चा डिप्लोमा मिळविला व 'इन्स्ट्रक्टर' म्हणून श्रेणीही संपादन केली. जानेवारी १९४०त ते पाटण्याला गेले व विहार फ्लाइंग क्लबची स्थापना त्यांनी केली. नंतर एअर फोर्स वैमानिकांना प्रशिक्षण देण्यासाठी ते जोधपूरला गेले.

१९४२ ते १९४८ ह्या काळात कॅ. शिरोडकर हे टाटा एअर लाईन्स व नंतर एअर इंडियाच्या विद्यमाने वैमानिक व मार्गदर्शक म्हणून घरगुती स्वरूपाच्या सफरींवर गेले. १९४९ साली मुख्य वैमानिक म्हणून त्यांची लंडनला बदली झाली. एअर इंडियाच्या वतीने कॉन्स्टेलेशन विमानांच्या साहाय्याने 'एअर इंडिया'त त्यांनी प्रथमच आंतरराष्ट्रीय विमान प्रवासाचा शुभारंभ केला होता. १९५६ साली ते भारतात परत आले. तेव्हा त्यांना "फ्लाइट सुपरिंटेंडंट, ट्रेनिंग" म्हणून बढती मिळालेली होती.

आज शिरोडकर हे पन्नाशीच्या पुढे गेलेले असले तरी 'वैमानिक' आयुष्याबद्दल त्यांची 'तरुण' जिद्द अजूनही कायम आहे. अजूनही ते वैमानिक सफरीवर जातात. अर्थातच पूर्वीइतके नाही. 'विमान उड्डाणासारखे चिरंतन सुख नाही' असं ते म्हणतात. प्रत्येक नवीन जातीचे विमान हे त्यांना आव्हान वाटत आलेले आहे. आता ते 'सुपर सॉनिक्स'ची आतुरतेने वाट पहात आहेत.

'वैमानिक' आयुष्याइतकेच त्यांना शिकारीचे जबर आकर्षण आहे. त्यांनी आजवर सहा चित्ते, एक जंगली बैल आणि इतर काही कमाई ह्या क्षेत्रातही केली आहे. त्यांना तसा वेळच कमी मिळतो. त्यामुळे ते बंदूक खांद्यावर टाकून जंगलात फारसे भटकू शकत नाहीत. "मागे अशी एक ट्रीप ठरवली होती. पण ती लंडनमध्ये संपली" असं ते हसत हसत म्हणाले.

शांत वृत्तीचे, मनमोकळ्या स्वभावाचे, दिलखुलास, गप्पावेल्हाळ असे ते आहेत. त्यांना विनोदाची 'जाण' फार आहे. त्यामुळे रंगतदार संवादक म्हणून ते फार लोकप्रिय आहेत. त्यांची शांत वृत्ती व आत्मविश्वासपूर्ण वागणे ह्या गोष्टी त्यांच्याबाबतच्या खास गोष्टीत मोडतात. बोलणे मृदु–संयत–तोलून मापून पण योग्य तो परिणाम साधणारे आहे.

त्यांना दोन मुले आहेत. पण त्यातल्या एकाने "मला वैमानिक व्हायचंय्" असं म्हणताच कॅप्टन शिरोडकरांना मात्र आश्चर्याचा धक्का बसला. सौ. शिरोडकर यांचा त्या कल्पनेला विरोध होता. शेवटी कॉलेज शिक्षण पूर्ण झाल्यावर त्याला विमान-विद्या घेऊ द्यावी ह्या अटीवर तडजोड झाली.

१९६४ साली कॅप्टन शिरोडकर यांनी आपल्या मुलाबरोबर गोव्याची पहिली सफर केली. त्यात ते एक 'प्रवासी' होते. एअर इंडियात बाप-मुलगा वैमानिक व उपवैमानिक म्हणून कामे करण्याचा सुयोग बहुधा पहिलाच ठरण्याची शक्यता तेव्हाच स्पष्ट झाली असे दिसते.

• • •





आकाशाशी जडले नाते

मोटारगाडी हाकण्यापेक्षा विमान चालविणे कितीतरी साधे आणि सोपे असते असे मला आरंभी वाटले नि अनुभवही तसाच आला, पण....

—फुलमाला मणियार



जुहू विमानतळाच्या धावपट्टीवर उभ्या राहिलेल्या 'पाइपर सुपर कब'ला टेकून एक उंच, सडपातळ अशी मुलगी उभी होती. तिने अंगात कुडता व स्लॅक्स परिधान केले होते. मंद वारा वहात होता. मधूनच तिच्या केसांच्या बटांशी खेळत होता. तिच्या केसांच्या पोनी-टेलला मधूनच हेलकावे देऊन जात होता. केसांच्या बटा बाजूला सारीत ती येणाऱ्या सूचनांकडे लक्ष देत होती. सूचना येताच ती 'कॉकपिट'मध्ये चढली आणि तिने इंजिन चालू केले. मार्गदर्शकाने शेवटची सूचना दिली. त्या मुलीनेही हात हलविला. आणि निमिषार्धात फुलमाला मणियार ही तेवीस वर्षांची मुलगी आकाशात भ्रमण करू लागली. एकट्याने विमानोड्डाण करण्याचा तिचा तो पहिलाच प्रसंग होता.

एप्रिल महिन्यातला तो दिवस होता. सूर्य तेवत होता: हवेत उष्णता होती. फुलमालेने आकाशात झेप घेतली आणि प्रवास सुरू झाला. आकाशात भ्रमण सुरू होताच उड्डाण करण्यापूर्वीची तिची सारी अस्वस्थता क्षणार्धात नाहीशी झाली.

आकाशात भ्रमण करू लागल्यानंतर मात्र एक प्रकारची अनामिक हुरहूर तिला जाणवू लागली. आणि तिने खाली वाकून पाहिल्यावर तिला जे चमकत्या रुपेरी वाळूचे आणि हिरव्यागार समुद्राचे (धरतीने वसंताचा शालू नेसला असल्याने ती सारी धरती जणु समुद्रासारखीच भासत होती) जे मनोज्ञ व मनमोहक दर्शन घडले त्यामुळे तर आपल्याला विमान घेऊन पुन्हा जमिनीवर उतरायचे आहे ही गोष्टच ती साफ विसरून गेली. तिचा परतीचा प्रवास (लॅंडिग) तितकासा सरळ–सोपाही झाला नाही. ती आली तीच खूप उंचावरून. मग एकदम चेंडूसारखी उडली आणि धावपट्टीच्या टोकाला जाऊन तिचे विमान थांबले. पण त्या उड्डाणातला आनंद (थ्रिल) मात्र तिला यत्किंचितही सोडून गला नव्हता.

"अस्मानात भ्रमण करण्यातला अवीट आनंद मला अजूनही सोडून गेलेला नाही," असं फुलमाला म्हणते. बॉम्बे-फ्लाइंग क्लबची ती सदस्या असून दोन वर्षात ती ५० तास आकाशात भ्रमण करून आलेली आहे. 'आकाशभ्रमणा'च्या कल्पनेने ती अजूनही खूप सुखावते.

एअर इंडियाच्या मुंबई जिल्हा कार्यालयात फुलमाला मणियार ही स्वागत कन्यका (रिसेप्शनिस्ट) म्हणून काम करते. तिथे काम करता करता तिला विमाने, विमानोड्डाण, विमानप्रवास ह्याबद्दल सर्वसामान्य माणसाप्रमाणेच नेहमी कुतुहल वाटे. परंतु आपणच कधी काळी आकाशभ्रमण विद्या शिकू शकू असे मात्र तिला कधीच वाटले नव्हते. मुंबई विद्यापीठात फ्रेंच हा विषय घेऊन एम्. ए.चा अभ्यास करीत असताना तिच्या वाचनात अशी एक सरकारी जाहिरात आली की, विमान विद्या शिकू इच्छिणाऱ्या मुलींना स्कॉलरशिप दिली जाईल. काहीतरी नवे शिकण्याची आतून आलेली तीव्र उबळ व जिद्दी स्वभावाने उचल खाल्ली आणि फुलमालाने ती संधी घ्यायचा तडकाफडकी निर्णय घेतला

"मोटार गाडी हाकण्यापेक्षाही विमान चालविणे प्रथम मला फारच सोपे व साधे वाटले" ती सांगत होती. पण विमान चालविण्यापेक्षा ते जमिनीवर उतरविणे भारी अवघड आहे असे तिच्या लक्षात आले आणि आपल्याला कधीकाळी ही विद्या अवगत होईल किंवा नाही ह्याची तिला चिंता लागून रहात असे; पण अखेरीस तीही विद्या तिने हस्तगत केली.

'विमान विद्या' हा ती आपला आवडता छंद मानते–व्यवहार वा धंदा मानीत नाही. "तो (वैमानिक होणे) पुरुषांचा उद्योग आहे. मला फक्त लहान लहान विमानातून चार प्रवासी घेऊन त्यांना आकाशयात्रा घडविण्याइतपत लायसेन्स मिळाले तरी मी तृप्त आहे" असं ती वारंवार म्हणते. तिने पश्चिम किनाऱ्यावरील चिपळणपर्यंत एक परिभ्रमण शिक्षकाबरोबर केले असून आता स्वतंत्रपणे तो प्रवास करण्याची आकांक्षा ती बाळगते.

एका विशिष्ट विषयाचा ध्यास घेऊन आपले जीवन घडविण्याची कल्पना तिच्या मनात नसली तरीही "पॅरिस जवळच्या सॅरबॉन विद्यापीठात फ्रेंच विषयाचा अभ्यास करण्यासाठी आपण जाऊ शकलो नाही ह्याबद्दलची खंत मात्र सतत जाळीत राहणार आहे" असं ती वारंवार म्हणते. पण दुःख उगाळीत राहण्याचा तिचा स्वभाव मात्र नाही.

(पृष्ठ ४३ वर पहा)







'May I kiss you miss!' असं हसतहसत विचारीत तो धटिंगण माझ्यापुढे उभा राहिला तेव्हा मला ब्रम्हांड आठवलं आणि 'कशाला या नोकरीत आले, असं मला झालं....

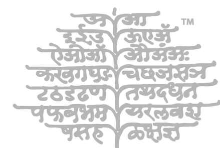
—विजया ओबेरॉय

माझं पहिलं उड्डाण

तो दिवस मी आयुष्यात कधीच विसरणार नाही. चार महिन्यांचं प्रशिक्षण घेऊन मी 'हवाई सुंदरी' (Air Hostess) म्हणून मुंबई ते लंडन या पहिल्या उड्डाणानं माझ्या नोकरीला सुरुवात करीत होते आणि पहिल्याच दिवशी 'मी तुझं चुंबन घेऊ का ?' असं म्हणणारा धटिंगण माझ्यापुढे उभा राहिला. त्यावेळी नको ही नोकरी असं तर मला वाटलंच, पण विमानातील सगळेचजण मोठ्यानं हसू लागल्यामुळे त्याक्षणी पृथ्वी मला पोटात घेईल तर वरं असं मला वाटलं. पण तसं कुठलं व्हायला! कारण पृथ्वीपासून शेकडो फूट उंचावरून मी 'उडत' जात होते ना!

अहमदनगरसारख्या मुंबई-पुण्यापासून दूरवर असलेल्या शहरी असतानाच 'हवाई सुंदरी' व्हावं असा माझ्या मनात विचार आला हे एक आश्चर्यच होतं. कारण अहमदनगर म्हणजे काही फॅशनेबल शहर नव्हे की तेथे असले विचार मुलीबाळींच्या डोक्यात घोळावे; पण माझ्या मनानं विमानातली ती नोकरी पत्करण्याचं ठरवलं; पण नोकरी कोणती करावी हे ठरवणं आपल्या हाती असतं, पण ती मिळवणं जमतंच असं नाही. माझ्या बाबतीत मात्र कदाचित माझ्या प्रबळ इच्छाशक्तीमुळे असेल, पण त्या नोकरीसाठी मला कॉल तर आला. नंतर चाचणी परीक्षा, मुलाखत (इंटरव्ह्यू), वजन, उंची, वैद्यकीय तपासणी इत्यादि अनेक अडथळे ओलांडून मी हवाई सुन्दरींच्या खास प्रशिक्षण वर्गात दाखल झाले. तेथे लाकडी (पॉक कव) विमानात आम्हाला आमच्या कामाचे शिक्षण व्यवस्थितपणे देण्यात आले. आमच्या वेळोवेळी परीक्षाही घेण्यात आल्या आणि 'हवाई सुंदरी' होण्यास मी लायक ठरले.

माझ्या नोकरीतले पहिलेच उड्डाण मुंबई ते लंडन असे होते. त्यामुळे मी खूप होते आणि त्या दिवसाची उत्कंठेनं वाट पाहात होते. अखेर तो दिवस उजाडला आणि आमची स्वारी विमानात येऊन दाखल झाली. मी त्या दिवशी तपकिरी रंगाची जरतारी साडी आणि तशाच रंगाचा ब्लाउझ परिधान केला होता. केशरचना उभट केली होती आणि जरीचे नाजूक काम असलेल्या चपला घातल्या होत्या. अशा थाटामाटात मी 'धवलगिरी' विमानात प्रवेश केला. इतर सहकाऱ्यांवरोबर ओळखीपाळखी, 'विश यू बेस्ट लक' इत्यादि सदिच्छांचा वर्षाव यातून पार पडल्यावर उड्डाणापूर्वीची सर्व तयारी मी केली. आमच्या उड्डाणाचा पहिला टप्पा होता मुंबई ते कैरो. विमान सुटण्याची वेळ जवळ जवळ येऊ लागली. माझे सर्व सहकारी आपापल्या कामात मग्न झाले. ध्वनिक्षेपकांवरून विमान उड्डाणाची वेळ जाहीर होऊ लागली नि विमान प्रवासी विमानात येऊ लागले. सुमारे दीडशे प्रवासी विमानाच्या दोन्ही बाजूंच्या आरामशीर बैठकांवर विराजमान झाले आणि मधला 'गँग-वे' आम्हा कर्मचाऱ्यांच्या संचाराला मोकळा झाला. प्रवाशांमध्ये युरोपियन आणि अमेरिकनांचाच अधिक भरणा होता. त्यांचे स्मितपूर्वक स्वागत करणं, त्यांच्या जागा दाखविणं, त्यांच्या प्रश्नांच्या भडीमाराला तोंड देणं इत्यादि गोष्टी मी मोठ्या उत्साहानं करीत होते. काही नवख्या प्रवाशांच्या चमत्कारिक वागण्यानंही मोठे गंमतीदार प्रसंग निर्माण होतात हे मला पहिल्याच दिवशी आढळून आलं. एक भारतीय प्रवासी विमानात आल्यावरोबर मी त्याला नमस्कार करून त्याचं स्वागत करू लागले, पण त्याकडे जराही लक्ष न देता तो सरळ 'टॉयलेट'च्या बाजूकडेच गेला. दोन्ही बाजूना पडदे असल्याने त्याची फसगत झाली होती. पण तिथं जाऊन तो जेव्हा ओशाळल्या नजरेनं परत आला तेव्हा मी महाप्रयासानं हसू आवरलं आणि त्याला त्याच्या जागेवर नेऊन बसविण्यास मदत केली.





आमच्या प्रवाशांमध्ये पाश्चात्यांचाच अधिक भरणा होता नि त्यांना माझ्या साडीचं कौतुक वाटत होतं—विशेषतः स्त्री-प्रवाशांना. "Oh darling what a lovely girl she is!" "Isn't that gorgeous sari!" इत्यादि उद्‌गार माझ्या कानी पडत होते नि मी लाजेनं चूर होत होते. खरं म्हणजे, "Oh really!" "So you think so?" "Thank you" असे प्रतिसाद द्यावयास हवे होते, पण तसं काहीच न करता मी खालीच पहात होते याचं माझ्या सहकाऱ्यांना आश्चर्यच वाटलं. माझ्या चेहेऱ्यावर लज्जेची लाली चढल्यानं मी फारच सुन्दर दिसत होते असं त्यांनी नंतर मला सांगितलं आणि माझी स्तुती करण्याची संधी साधून घेतली.

थोड्याच वेळात कर्णकर्कश आवाज आणि जोराचा धक्का बसून आमचं विमान अंतराळात उडालं. तो धक्का मला तरी गोड वाटला. आमचं विमान हवेत तरंगू लागलं नि आमच्या कामाचा दुसरा टप्पा सुरू झाला. विमान जात असलेल्या भागाची माहिती, पुढे कोणतं शहर लागणार, भारतीय आणि त्यावरोबरच ग्रीनिच वेळ सांगणं इत्यादि घोषणा इंग्रजीतून नि हिंदीतून कराव्या लागल्या. हे सर्व करताना माझी छाती धडधडतच होती. माझ्या आवाजातला कंप प्रवाशांनाही नक्कीच जाणवला असेल; पण माझ्या कामातील जबाबदारीनं मला विचार करण्यासही वेळ मिळाला नाही. आमचं विमान आता शांतपणानं मार्गक्रमण करीत होतं. मी टॉफी, लवंग, सुपारी इत्यादींची थाळी (Sweet Tray) घेऊन कॅबिनमध्ये आले आणि क्रमांक एकपासून शेवटपर्यंत सर्वांच्या पुढे तो करीत निघाले. परतताना पाहिलं तर प्रत्येकाच्या तोंडावर एक प्रकारचं मिश्कील हसू दिसलं. मीही माझ्या माफक स्मितानं त्यांना प्रत्युत्तर देत होते. सगळेच प्रवासी अशा मूडमध्ये असलेले पाहून 'हवाई सुंदरी'चं जिणं निश्चितच वाईट नसावं असं मला वाटलं; पण प्रवाशांच्या—विशेषतः पुरुष प्रवाशांच्या हसण्यात काहीतरी विचित्र वाटत होतं आणि त्यामुळे मी गोंधळूनच गेले. तितक्यात एक धटिंगण प्रवासी चटकन म्हणाला, "May I kiss you Miss?" त्याचा प्रश्न ऐकताच मला ब्रम्हांड आठवलं. या नोकरीत अशा गोष्टींनाही 'तोंड' द्यावं लागतं की काय? असं मला वाटलं. असं काही असेल तर या नोकरीचा राजीनामाच देण्याचं मी तेवढ्यातल्या तेवढ्यात ठरवलं; पण तो नंतरचा पवित्रा होता. त्यावेळी तर प्रारंभी वर्णन केल्याप्रमाणे माझी स्थिती झाली. मी गॅलरीमध्ये पळ काढला नि हातातला ट्रे टेबलावर जवळजवळ टाकूनच दिला. बाहेर प्रवासी खो खो हसत होते नि माझे सहकारीही त्यात सामील झाले होते. मी अर्थातच स्त्रीसुलभ शस्त्र काढलं, म्हणजे चक्क रडू लागले. मला रडता रडता भुई (नव्हे विमान) थोडी झाली. इतक्यात माझे दोन सहकारी तिथं आले आणि माझ्या पाठीवर टाचणीनं अडकविलेला 'Kiss me' अशा मोठ्या अक्षरानं लिहिलेला कागद त्यांनी काढून दाखवला. माझी समजूत काढता काढता त्यांना आकाश थोडं झालं. प्रत्येक नव्या सहकाऱ्याची अशी काहीतरी खोडी काढून थट्टा करणं हा त्यांचा रिवाजच होता म्हणे! मग मी टॉयलेटमध्ये जाऊन माझे रडके डोळे धुवून काढले आणि चेहेरा ठाकठीक करूनच कॅबिनमध्ये परतले.

नंतर मद्य—वाटणीला (Liquor Service) सुरुवात झाली. प्रवाशांना हवे असलेले मद्य, सोडा, पाणी, बर्फ, लिंबू इत्यादींची नोंद घेऊन त्याप्रमाणे त्यांना ते ते साहित्य पुरविणं, त्यांच्याकडून परदेशी पैसे घेऊन त्यांना नीट हिशोब करणं आणि मोड परत देणं हे काम वाटतं तितकं सोपं नव्हतं. त्या महादिव्यालाही मी घाबरले नि नको ती नोकरी असं पुन्हा एकदा मला वाटू लागलं. कारण त्या कामात मी अगणित चुका करून ठेवल्या होत्या. ब्रँडीऐवजी व्हिस्की, बीयरऐवजी व्होडका, शॅंपेन मागितली त्यांना सोडा असे प्रकार मी केले होते. आपण मागितलेल्या मद्याची वेगळीच चव आढळल्यावर आपण प्यालेल्या अवस्थेत तर नाहीना असंही त्यांना वाटलं असेल. पण नंतर परत आलेली मोड पाहून ते शुद्धीवरही आले असतील. या सगळ्या प्रकारात मी 'नर्व्हस्' झाले होते आणि त्यातच विमानानं 'बम्प' घेतला नि मी माझ्या भागातील प्रवाशांच्या डोक्यावर पाणी, बर्फ, रिकामे पेले, अर्धवट उरलेले विविध रस, सोडा इत्यादींचा अभिषेक केला आणि गंध-फुलांऐवजी वाटल्या, ट्रे, कॉर्क ओपनर इत्यादि वस्तू वाहवल्या. आपल्या सुन्दर सुटाची मी केलेली शोचनीय अवस्था पाहून तो भडकला नसता तरच आश्चर्य! पण माझी सहकारी परिचारिका तिथं धावतच आली आणि तिनं त्या प्रवाशाची मोठ्या मिनतवारीनं समजूत घातली. मी पुन्हा एकदा गंगा-यमुनांचा पूर वाहवला; पण तिनं माझंही सांत्वन केलं नि पुन्हा एकदा सगळं ठाकठीक झालं.



काही अपरिहार्य कारणाने विमान सुटण्यास विलंब लागेल

अनुक्रमणिका

मी गॅलीत परतले नि इकडेतिकडे पाहण्यास मला थोडीशी फुरसूत मिळाली. त्याचवेळी सर्व सहकारी शांत गंभीर होऊन विचारात आहेत असं मला दिसलं. कारण काहीच कळेना! आता तीन तास होऊन गेले होते नि नाईलच्या किनाऱ्यावरील कैरो शहराचं पहिलं दर्शन कसं असेल या विचारात मी गुंग झाले होते. ते पिरॅमिड्स मी पाहणार होते, चमचमणाऱ्या वाळूवरून उंटाच्या पाठीवरून मी फिरणार होते, जमलं तर नाईलमध्ये बोटींगही करायची स्वप्नं मी रंगवीत होते. मन केव्हाच कैरोला पोहोचले होते. एक प्रकारच्या धुंद अवस्थेत मी होते, तेव्हा एका सहकाऱ्यानं मला सांगितलं "Vijaya, say your last Prayers" (विजया, आता देवाचं नाव घे!) पण पहिल्या उड्डाणातील तीही एक गंमतच असावी असं मला वाटलं. इतक्यात कॅप्टननं काही घोषणा केली; पण मी माझ्याच विचारात असल्यानं मला ती नीटशी समजली नाही. फक्त 'विमान आतां खाली उतरणार आहे' इतकाच काय तो मला बोध झाला. खरा प्रकार असा होता की आमच्या विमानाच्या एंजिनात काहीतरी बिघाड झाला होता नि आम्हाला क्रॅश-लॅण्डींग करावं लागणार होतं. 'सर्वांनी शांत राहावं, पट्टे बांधून घ्यावे' वगैरे सूचना देण्यात आल्या. मी मनातून खूपच घावरले, पण माझे इतर सर्व सहकारी कामात मग्न असल्याचं पाहून मलाही माझ्या कर्तव्याची जाणीव झाली नि मी माझं काम करू लागले.

थोड्याच वेळात भयानक गर्जना करीत विमान जमिनीवर तर आलं. आमच्या कॅप्टननं सर्व कौशल्य पणाला लावून 'स्मूथ लॅंडिंग' करण्यात यश मिळवलं होतं. सर्व प्रवाशांना हायसं वाटलं नि त्यांनी कॅप्टनचे आभार मानले, अभिनंदनही केलं. दरवाजे उघडल्यावर सर्वजण बाहेर पडले. बाहेर अग्निशामक दल, रुग्णवाहिका इत्यादींची जय्यत तयारी दिसली. कैरोच्या विमानतळावरही मुंबईसारखीच किंबहुना मुंबईचीच व्यवस्था पाहून मला थोडसं आश्चर्यच वाटलं; पण नंतर पाहते तो आम्ही सांताक्रूझच्याच विमानतळावर उतरलो होतो.

नंतर मला कळलं की आमच्या विमानाच्या प्रेशरायझेशन सिस्टीमध्ये एक मोठं भोक पडलं होतं आणि धोका टाळण्यासाठी सर्व पेट्रोल संपवूनच आम्हाला खाली उतरणं भाग होतं, म्हणून मुंबईच्या समद्रावरच आम्ही गोलगोल फिरत होतो. प्रवाशांनी घावरून जाऊ नये म्हणून शेवटपर्यंत त्यांना या प्रकाराची दाद लागू दिली नव्हती नि मी नवीन होते म्हणून मलाही काही कळवलं नव्हतं.

मग आम्ही दुसऱ्या विमानात वसून पुन्हा उड्डाण केलं.

अशी आहे माझी पहिल्या विमान उड्डाणाची हकिकत.

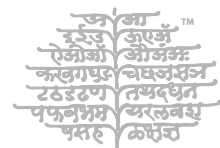
●●●

[पृष्ठ ४१ वरून—आकाशाशी . .]

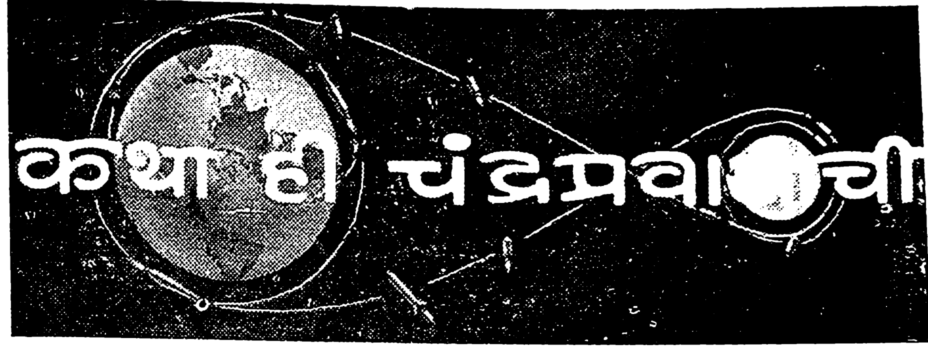
मनमोकळी व मृदुभाषी अशी ही मुलगी अत्यंत क्रियाशील व गतिशील आयुष्य जगते आहे. विमान विद्येव्यतिरिक्त तिला पोहण्याची कला उत्तमप्रकारे अवगत आहे. कॉलेजमध्ये तर जलतरण विद्येची ती चॅंपियन होती. ती नॅशनल कॅडेट कोअरमध्ये होती व १९६१ साली तिने प्रजासत्ताक दिनी महाराष्ट्र राज्याची प्रतिनिधी म्हणून परेडमध्ये भाग घेतला होता. आणि "भारताची सर्वोत्तम स्त्री सैनिक" (बेस्ट गर्ल कॅडेट) म्हणून तिचा गौरवही करण्यात आला होता. ती Alliance francaise ला जाऊन तिने डिप्लोमाही संपादन केला आहे.

विदेशी जाणे तिला आवडेल! विशेषत: पॅरिसला निश्चितच आवडेल. एअर इंडियात नोकरीस असल्याने ते फारसे अवघडही नाही असे तिला वाटते. म्हणून तर तिने टूरिस्ट ऑफिसची नोकरी सोडून एअर इंडियात प्रवेश केला आहे.

●●●







चंद्रावरून पृथ्वीचे दर्शन मोठं विलोभनीय होतं आपसातील भांडणं, युद्ध, दुष्काळ, रोगराई यांचे राक्षस या दुरून दिसणाऱ्या सुंदर गोलावर थैमान घालीत असतील यावर विश्वास बसणं कठीण होतं

सादरकर्ते : प्रा. रा. वि. सोवनी

केवळ चंद्र प्रवासातीलच नव्हे तर माझ्या आयुष्यामधील सर्वात विलक्षण दृश्य म्हणजे मी घेतलेले पहिलेच चंद्रदर्शन. चंद्राभोवती एका भ्रमणकक्षेत फिरण्यासाठी आम्ही नुकतेच वळत होतो आणि त्याच वेळी आम्हाला खाली पसरलेला चंद्राचा तो आक्रमक (होस्टाईल) चेहरा दिसला. मला वाटले की विज्ञान कथांमधल्या त्या प्रखर प्रकाशातील, आश्चर्यकारक पण भकास सौंदर्य स्थळावर आलो आहोत. चंद्र इतका वैराण होता की त्याच्यावर कधी काळी जीवनाची पावले उमटली असावीत अशी शंकासुद्धा येत नव्हती. चंद्र म्हणजे अनेक खड्डे पडलेला, भयाण व सुस्त भूप्रदेश होता.

चंद्राभोवती प्रदक्षिणा घालणे हा आमच्या प्रवासामधील सर्वात कामाचा आणि गर्दीचा टप्पा होता. मी स्वतःच यानाचे नियंत्रण करीत होतो. आमच्या कामाच्या सोईसाठी यानाची गवाक्षे विशिष्ट स्थितीत ठेवण्याची माझी धडपड चालू होती. जिम लोवेल चंद्रभूमीवरील ठिकाणांची पाहणी करीत होता तर बिल ॲण्डर्स हा आम्हा तिघात सर्वात अधिक कामात होता. कारण प्रवासाची व छायाचित्रणाची योजना तर त्याच्याकडे होतीच पण त्याचबरोबर अनेक शास्त्रीय निरीक्षणे करण्याचे कामही त्याच्यावरच सोपविण्यात आले होते. तो आपल्या कामात इतका व्यग्र होता आणि ती कामे योजनेप्रमाणे होण्याच्या शिस्तीत इतका बद्ध होता की चंद्राभोवतालच्या पहिल्या फेरीत जेव्हा आम्ही प्रथमच पृथ्वीच्या बाजूकडे आलो त्यावेळी मला पृथ्वीचे छायाचित्र घेण्यास त्याने मना केले. "ए फ्रॅन्क !" तो म्हणाला "हे छायाचित्र घेण्याचे आपल्या योजनेत नाही". शेवटी मी त्याचे मन वळविले व त्यामुळेच चंद्रावरून मी पृथ्वीची छायाचित्रे टिपू शकलो.


फ्रँक बोर्मन

आमच्यापैकी प्रत्येकालाच खिडकीतून बाहेर पाहावयाचे होते. मला उत्सुकता होतीच पण यानातच मला बरीच कामे करावयाची होती. जिम आणि बिल हे जेव्हा मोकळे असत त्यावेळी ते माना ताणून खिडकीतून बघण्यात इतके गुंग होत की त्यांना झोपण्याची सुद्धा आठवण होत नव्हती. चंद्राभोवतालच्या पाचव्या, सहाव्या आणि सातव्या प्रदक्षिणांमध्ये आम्ही सर्वांनीच आपआपल्या कामगिऱ्या पार पाडल्या. एवढे झाल्यावर आम्ही थकलो आहोत ह्याची जाणीव मला झाली. बिल तर वीस तास जागाच होता व जिम यानातील गणकयंत्रावर काम करण्यात गुंतला होता. परंतु खरं म्हणजे जिम इतका दमला होता की तो गणकयंत्रात चुकीची माहिती सरकवील की काय अशी मला भीती वाटत होती; आणि चुकीच्या माहितीला गणकयंत्राजवळ कोणतीच दयामाया नाही. म्हणून

मला वाटलं की आपण शेवटच्या तीन प्रदक्षिणांची योजना रद्द करावी. पृथ्वीकडे आम्हाला पाठविणारे एंजिन प्रज्वलित करण्यासाठी आम्हाला विश्रांतीची अत्यंत जरूरी होती.

त्या ज्वलनाची सर्व तयारी झाली होती आणि ते अतिशय महत्त्वाचे होते. चंद्राच्या आकर्षणातून मुक्त होणे आणि पृथ्वीच्या वातावरणात परत प्रवेश करणे ह्याही घटना तितक्याच महत्त्वाच्या होत्या. त्या सर्व घटनांचे यश वा अपयश एस्.पी.एस. (सर्विस प्रॉपल्शन सिस्टिम) ह्या विशेष यंत्रावर अवलंबून होते. ह्या इंजिनामधील खास इंधनाला (हायपरगॉलिक) ठिणगीचा नुस्ता स्पर्श झाला की ते एकदम पेटत असे व वीस हजार पौंडाचा रेटा निर्माण करीत असे.

मला ह्या इंजिनाबद्दल विलक्षण आत्मविश्वास होता. कारण आम्ही पृथ्वीवर त्याचा सराव केला होता व चाचणी घेतली होती. शिवाय आतापर्यंतच्या प्रवासात ते एंजिन आम्ही तीन वेळा प्रज्वलित केले होतेच. १० व्या प्रदक्षिणेचे वेळी आम्ही जेव्हा प्रकाशातील चंद्रक्षितिजावर आलो तेव्हा ते एंजिन प्रज्वलित केले. एकदशांश अंशानेसुद्धा आमचे यान त्याच्या मार्गावरून विचलित झाले नाही. योग्य काल आम्ही इंधन जाळल्यावर यानाला दर सेकंदाला तीन हजार फुटाचा वेग आला. नियोजित वेगापेक्षा फक्त दर सेकंदाला अर्धा फूट वेगाने आम्ही कमी होतो इतक्या अचूकपणे त्या एंजिनाने आपले काम केले. आमचा हा प्रवास विलक्षण प्रेक्षणीय होता.

प्रवासात "मी किंचित् बावरलो होतो" असे लोक म्हणतात. आम्ही सर्वच तसे होतो असाही समज होता.मला त्याबद्दल निश्चित सांगता येत नाही. परंतु यानातील प्रत्येक यंत्रणा इतक्या अचूक रीतीने काम करीत होती की त्या यंत्रणा तयार करणाऱ्या तंत्रज्ञांचे कौतुक करावे तेवढे थोडे आहे.

परत मिळविलेला आत्मविश्वास

माझ्या सर्व भावना यानातील यंत्रणांभोवती केंद्रित झाल्या होत्या. कारण जानेवारी १९६७ मध्ये केप केनेडीवर जे यान जळले त्यानंतर बांधलेल्या अपोलो यानात प्रवेश करणारा मी पहिला मनुष्य होतो. त्या यानाच्या जळण्यासंबंधात चौकशी करण्यासाठी जी समिती नेमली होती त्या समितीचा मी सभासद होतो. जळून गेलेल्या अपोलो यानात जेव्हा मी प्रवेश केला होता त्यावेळी माझा ह्या यानाबद्दलचा विश्वास डळमळीत झाला होता. माझ्याप्रमाणे नॅसाचे अधिकारी, अमेरिकन जनता आणि कॉंग्रेस ह्यांचेही विश्वास डळमळू लागले होते. पण आम्ही त्या चौकशीचे काम जसजसे पुरे केले तसतसा माझा विश्वास परत जाग्यावर येऊ लागला. आम्ही सर्वांनीच यंत्रणेच्या बाबतीत काही ठिकाणी दुर्लक्ष केले होते. परंतु अपोलो यानाच्या योजनेचा पाया, बांधणी ही सर्वच उत्कृष्ट होती ह्यात शंकाच नाही.

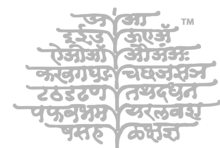
त्यानंतर माझ्या यानाच्या विश्वासाला कधीही तडा गेला नाही. यानामधील दोष काढून टाकण्यास मी मदत केली. त्यामुळेच हे नवे यान प्रवासासाठी नेण्याची माझी इच्छा आणखीनच वाढली.

आम्ही प्रवासाची जी योजना पार पाडली त्यापेक्षा वेगळ्या योजनेसाठी दोन वर्षे अंतराळवीरांना शिक्षण देण्यात आले होते. पृथ्वीसभोवती दूर अंतरावर प्रदक्षिणा घालताना चंद्रावर उतरणाऱ्या चांद्रयानाची कसोटी घ्यावयाची अशी ती योजना होती. गेल्या ऑगस्टपर्यंत चांद्रयान तयार न झाल्यामुळे त्याच्या शिवाय आम्ही चंद्र प्रदक्षिणा कराव्या अशी योजना नंतर ठरविण्यात आली.

मी सुरवातीला ह्या योजनेबद्दल जरा साशंक होतो. कारण आम्ही सर्वांनीच मूळच्या योजनेसाठी फार तयारी केली होती. परंतु चंद्राला प्रदक्षिणा घालून येण्याचे महत्त्व समजून आल्यावर आम्ही सर्वांनीच मनापासून ती योजना उचलून धरली.

पृथ्वी भ्रमणाची कक्षा सोडून आम्ही चंद्राकडे मार्गस्थ झाल्यावर तीन तासांनी ह्या चंद्र प्रवासामधील महत्त्वाच्या अवस्थेची सुरवात झाली. आजपर्यंत जेथे कोणीही मानव गेलेला नव्हता अशा प्रदेशात आम्ही त्यावेळी प्रवेश केला. आम्हा सर्वांचाच तात्विक दृष्टीकोन त्या सुमारास बदलला होता असा माझा कयास आहे कारण माझ्या दृष्टीकोनात खास बदल झाला होता. जेमिनी-७ मधील प्रवासाचे वेळी आम्ही बारीक सारीक यंत्रणांबद्दल अगर प्रयोगांबद्दल अधिक काळजी घेत होतो. परंतु अपोलो आठमधून जेव्हा आम्ही चंद्राकडे निघालो तेव्हा पृथ्वीकडे अता बराच वेळ आम्ही परत येऊ शकणार नाही हे आम्हाला कळून चुकले होते. साहजिकच आम्ही जरा मोकळेपणाने प्रवास करू लागलो. आमचा प्रवास जरी फार महत्त्वाचा आणि वेगळ्याच स्वरूपाचा होता तरी जेमिनी-७ च्या प्रवासाचे वेळी जो मानसिक ताण आमच्यावर होता तसा ताण ह्यावेळी नव्हता.

मी जी गोष्ट ह्या प्रवासात करावयाची नाही असे निश्चित ठरविले होते तीच गोष्ट नेमकी मी ह्या प्रवासात केली. मी झोपेची गोळी घेतली. आमच्या अग्निबाणांचा तिसरा टप्पा सुटा झाल्यावर तो आमच्या प्रवासाच्या मार्गात येऊ नये म्हणून मला बरीच धडपड करावी लागली. साहजिकच त्यामुळे मला झोपी जाण्यास दोन तास उशीर झाला. आम्ही जेव्हा चंद्रावर पोहोचू त्यावेळी सर्वजण विश्रांती घेऊन ताजेतवाने असले पाहिजेत अशी कल्पना असल्यामुळे लवकर झोप यावी म्हणून मी झोपेची गोळी घेतली. त्यामुळे झोप आली, परंतु पाच तासानंतर जेव्हा मी उठलो तेव्हा माझे डोके दुखत होते आणि मळमळ वाटत होती. दोन तीन वेळा मला ओकारी झाली तेव्हा वाटले की नियंत्रण केंद्राला हे कळवावे. पण आमच्या संपर्कात एक अडचण अशी आहे की आम्ही जे बोलतो ते मोठ्याने सर्वत्र प्रसारित (ब्रॉडकास्ट) केले जाते आणि अशा वेळी क्षुल्लक आजाराची लक्षणे उगाचच मोठी वा गंभीर होऊन प्रसारित होतात. म्हणून पृथ्वीवरच्या नियंत्रण केंद्राला माझी अडचण जरा नाखुषीनेच कळविली. सुदैवाने त्याचा फारसा गवगवा झाला नाही, परंतु माझी ही लक्षणे गोळीला शरीराने दिलेली प्रतिक्रिया असावी असे मला वाटले. ह्याचा पडताळा पाहण्यासाठी परतीचे वेळी मी मुद्दाम अर्धी गोळी घेऊन पाहिली व त्यामुळे थोडीशी डोकेदुखी व अस्पष्ट मळमळ ही लक्षणे निर्माण झाली. म्हणजे माझा विचार बरोबर होता.





अनुक्रमणिका

चंद्रावरून दोन लक्ष चाळीस हजार मैल अंतरावर दिसणाऱ्या पृथ्वीचे दर्शन विलोभनीय होते. ह्या छोटयाशा गोलावर इतके प्रश्न आणि इतक्या निराशा सामावल्या असतील हे पटतच नव्हते. देशांतर्गत भांडणे, दुष्काळ, युद्धे इत्यादि घटना इतक्या लांब अंतरावरून दिसून येत नाहीत. माझी अशी खात्री आहे की अवकाशामधल्या दुसऱ्या एखाद्या जगातून आलेल्या प्रवाशाने ह्या पृथ्वीकडे पाहिले तर हिच्यावर सजीव सृष्टी आहे किंवा नाही अशीच शंका त्याला वाटेल. परंतु जर त्याला ह्या पृथ्वीवर मानवी वस्ती आहे असे वाटले तर ह्या सर्वांची ध्येये एकमेकात गुंतली असली पाहिजेत असे त्याची सहजप्रवृत्ती (इन्स्टिंक्ट) त्याला सांगेल. पाणी, जमीन, हवा आणि ढग ह्यांचा हा एक गोळा अंतराळात भटकत आहे. त्या अंतरावरून ही पृथ्वी म्हणजे "एकच जग" आहे असे वाटते.

आमची निरोगी स्पर्धा

रशियावरोबर चाललेल्या आमच्या अनधिकृत अंतराळ चढाओढीच्या संदर्भात वरील विचार काहीसा चमत्कारिक वाटेल, पण तसा तो नाही. ही चढाओढ निरोगी आहे आणि खेळाडू चढाओढ ही प्रत्येकालाच चांगली असते. खरं म्हणजे मला तर वाटतं की ह्या स्पर्धेमुळेच विचाराला आणि आचाराला एक प्रकारचा उत्साह मिळतो. आम्ही स्पर्धा करू शकतो आणि त्याच वेळी एकमेकाशी सहकार्य करून केवळ अंतराळ प्रवासच नव्हे तर इतर प्रश्नांवावतही जगातल्या इतर देशांवरोवर जमवून घेऊ शकतो.

सहकार्याचे नाव काढल्यावर एक आठवण झाली. आम्ही जेव्हा चंद्राभोवती प्रदक्षिणा घालीत होतो त्यावेळी चंद्रभूमीवरील अनेक स्थळांना आमच्याकडील नावे दिली. परंतु त्याच वेळी रशियाचा अंतराळ वीर कॉमरॉव्ह ह्याच्या हौतात्म्याची आठवण ठेवून त्याचे नाव आम्ही एखाद्या स्थळाला देणे फार जरूरीचे होते. अर्थात् आम्ही दिलेली नावे अधिकृत नाहीत. ती केवळ आमच्या सोयीसाठी आम्ही दिली. परंतु कॉमरॉव्हच्या नावे आम्ही एखादे स्थळ मानणे जरूर होते असे मला फार वाटते.

परतीच्या प्रवासात आम्ही आमची शिल्लक राहिलेली झोप काढून घेतली. खरं म्हणजे बिल अँण्डर्सने मला उठवून सांगितले की आपण वातावरणात शिरण्यास उशीर करता कामा नये. ह्यावेळचा वातावरणात परत प्रवेश करण्याचा प्रश्न मागच्या इतर सर्व प्रवेशांपेक्षा अगदी वेगळा होता. ह्यापूर्वी आम्ही पृथ्वीच्याच भोवती भ्रमण करीत होतो. परत येण्याचे वेळी आम्हाला फक्त वेग कमी करावा लागत असे आणि मग पृथ्वीचे आकर्षण आम्हाला अलगद ओढून घेत असे. त्यावेळी आमचा वेग कमी होता; पण ह्यावेळी अपोलो आठ मुक्ती वेगापेक्षाही ताशी ७ हजार मैल अधिक वेगाने परतत होते. ह्याचा अर्थ असा की वातावरणात शिरताना जर आम्ही उथळपणे प्रवेश केला तर आम्ही परत फेकले जाऊ. किंवा फार तिरका कोन करून आलो तर जळून जाऊ. पृथ्वीच्या निकृष्टी (गुरुत्वाकर्षण) वेगापेक्षा ६/८ पटीने अधिक वेग घेऊन आम्ही परतलो होतो. अखेर आम्ही सव्वासहा अंशाचा कोन करून वातावरणात प्रवेश केला.

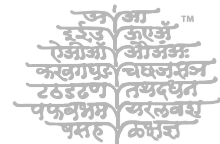
ह्या प्रचंड वेगात परत येण्याची शक्यता आमच्या यानाच्या विशिष्ट बांधणीमुळेच शक्य झाली. यानाला पंख नाहीत पण त्याला उचल (लिफ्ट) आहे आणि ते उडू शकते. प्रवेश करते वेळी हे यान सारखे परतण्यासाठी उचल घेत असते. ह्या क्षणी ते यान १८० अंशाचा कोन करून आले पाहिजे. यानामधील स्वयंचलित यांत्रिक सारथ्याला योग्य त्या सूचना देण्यात आल्या होत्या. मी डोळ्यात तेल घालून त्या यंत्रावर लक्ष ठेऊन होतो. कारण यदाकदाचित ते यंत्र चुकले तर मला इंजिनांचा तावा घेऊन यानाला नियंत्रित करता आले असते. हे यान अतिशय उत्तम होते आणि त्याने शेवटच्या आठ मिनिटात उत्कृष्ट कामगिरी बजावली.

पृथ्वीवर परत पदार्पण

पाण्यावर आम्ही चांगलेच जोरात येऊन दणकलो. प्रशांत सागरात पाच फूट उंचीच्या लाटा निर्माण झाल्या व त्या लाटांनी अपोलो आठला चांगलाच चोप दिला. मी तर चांगलाच भिजलो. यानाच्या आतल्या बाजूला पाणी आले. आमचे यान उलटे होऊन पाण्यावर तरंगत होते. आम्ही ते सरळ केले आणि त्या काळ्याशार पाण्यात तरंगत वाट पहात राहिलो. आम्ही अगदी खुपीत होतो. उलट जेमिनी सात मधील प्रवासानंतर जेव्हा मी पाण्यावर उतरलो त्यावेळेपेक्षा ह्यावेळी मला खूपच हलके वाटत होते. कारण ६ दिवस आणि चौदा दिवस प्रवास ह्यात खूपच अंतर आहे. आम्ही जरी सगळे मोठ्या खुपीत होतो तरी यानाच्या डोलण्यामुळे मला ते यान थोडेसे बोटीसारखे लागले. पहाटेच्या वेळी हेलिकॉप्टर्स, पोहोणारे वीर आणि यॉर्कटाऊन जहाजाचे लोक आम्हाला घेण्यास आले. त्यावेळी प्रशांत महासागरात अपोलो आठला एकटे ठेवून मी मोठ्या अभिमानाने आणि कृतज्ञतेने जहाजावर पदार्पण केले.

• • •

अनुक्रमणिका







पुराणातील विमानविद्या

आनंद साधले

पक्षी उडताना दिसतात. त्या उडण्याच्या शक्तीचा आपणाला मत्सर वाटतो. वाटते आपणालाही असे पंख असावे. अशी उडण्याची शक्ती असावी. अप्रिय बंधनात जखडणाऱ्या या भूमीला लाथ मारून आपणही दूर कुठे उडावे. जे रम्य, त्याच्याकडे. जे प्रिय, त्याच्याकडे. जे आपले स्वप्न, त्याच्याकडे.

जागृतीत सुचणारी ही कल्पना कधी मनात मूळ धरते. मग कधी सुषुप्ती येते. तेव्हा ते मूळ अंकुरते. स्वप्नात आपणास पंख फुटतात. उडण्याचे सामर्थ्य येते. आपण या जंजाळातून निसटतो. पार बंधनापार उडून जातो.

ही स्वप्ने आज पडतात. काल पडली होती. युगायुगापूर्वीही ती पडत असावी. पडली असणारच. ही स्वप्ने आणि या कल्पना यातूनच विमानाच्या कल्पनेचा उगम झाला असावा.

तसा विमान शब्द जुना आहे. ऋग्वेदातसुद्धा तो सापडतो. पण तेथे त्याचा उपयोग मापनाचे परिमाण, व्यापण्याची शक्ती अशा काहीतरी संदर्भात घेतला जातो. मुळात परमेश्वराचे जे स्वरूप कल्पिले गेले आहे त्यात तो एकाच वेळी सर्वव्यापी असल्याने त्या स्वरूपाच्या संदर्भात इकडून तिकडे जाणे—अथवा गती संभवत नाही. पुढे ऋग्वेदातील ऋषींची कल्पना देवांना जन्म देते. ते देव सर्वव्यापी नसतात. ते इकडून तिकडे जात असतात. भ्रमण करीत असतात. युद्धासाठी चालकरून जातात. सोमरस पिण्यासाठी कुठेही उपस्थित होतात. पण हे त्यांचे जाणे-येणे रथातून चाललेले असते. सूर्य, इंद्र, इत्यादी या देवांचे स्थान वर अंतराळात कल्पिले आहे. तेथे ते अंतराळातच पूर्वेकडून पश्चिमेकडे फिरतात. अथवा अंतराळातून पृथ्वीवरही उतरतात. या त्यांच्या प्रवासातील त्यांची वाहने वेदात अधांतरी उडत असतात. परंतु या वाहनांना विमान असे म्हटलेले नसून रथ असेच म्हटलेले आढळते.

आकाशात इकडून तिकडे मन मानेल तसा संचार करू शकणारी ही वाहने जरी प्रथम देवांची मिरास असली तरी मनुष्य महत्त्वाकांक्षी बनू लागला, देव होण्याचा प्रयत्न करू लागला तेव्हा त्याची कल्पना मनुष्यालाही अशा विमानाच्या प्राप्तीची शक्यता कल्पू लागली. या काळातील द्रष्ट्यांच्या कल्पनेनेच कधीतरी या वाहनावर मनुष्याची सत्ता प्रस्तापित केली असावी. देवांचा सदाचा निवास आधाराशिवाय अंतराळी होता. अंतराळातील त्यांच्या वाहनानाही कसलीच बंधने असण्याचे कल्पनेत तरी कारण नव्हते. परंतु अनिर्बंध संचारी अशा या वाहनावर मनुष्याची सत्ता कल्पिली गेली तेव्हा त्याचा रथ असाच उल्लेख करणे अर्थसंकोचक होणे शक्य होते. कारण रथ हे वाहन माणसाजवळ पृथ्वीवरही होतेच. पण त्याच्या गतीला आणि मार्गाला सर्व प्रकारची बंधने होती. त्यामुळे अनिर्बंध संचाराचे सामर्थ्य असणाऱ्या या रथाचे वेगळेपण सांगण्यासाठी त्या रथाचा उल्लेख विमान असा होऊ लागला असावा.

वैदिक वाङ्मयाच्या कक्षांतून पुढे सरल्यावर अशा विमानाचे दर्शन प्रथम घडते ते महाभारताच्या आदिपर्वाच्या एकशेदोनाव्या अध्यायातील एकसष्ट आणि बासष्ट या श्लोकात. पुराणात दर्शन देणारे हे पहिले विमान सौभ नावाचे आहे. याच्यावर शाल्व राजाची सत्ता आहे. काशिराजाची कन्या अंबा हिच्या स्वयंवरप्रसंगी भीष्म या शाल्वाचा पराभव करतो. तेव्हा अंबेच्या तोंडी या विमानाचा उल्लेख येतो.

विमानाविषयी आपली जी कल्पना असते आणि ज्या कल्पनेला पूरक अशी उदंड वर्णनेही पुराणात सापडतात त्या कल्पनेच्या अनुषंगाने इथे दोन प्रश्न सुचतातः

पहिला प्रश्न असा की शाल्वाकडे जर खरोखरच हे सौभ नावाचे अद्‌भुत सामर्थ्य-कारी विमान होते तर त्याने ते अंबेवर छाप पाडावयाच्या यांप्रसंगी बरोबर कां नेले नव्हते ?

दुसरा प्रश्न असा की ते बरोबर नेले होते तर भीष्माशी संग्राम करताना ते कां वापरले नाही आणि व्यर्थ पराभव कां स्वीकारला ?

इथे असे वाटण्याचा संभव उपस्थित होतो की सौभ ही एक कल्पना असावी. व्यवहाराच्या खणाखणीत तिचा फारसा उपयोग नसावा.

परंतु हा विचार पुढे टिकत नाही. कारण महाभारतातच याच सौभ विमानाचे दर्शन आपणाला पुढे वनपर्वाच्या पंधरा ते बावीस या अध्यायात अनेकवार आणि सतत होत राहते. शाल्व हा शिशुपालाचा संबंधी असतो. कृष्णाने शिशुपालाचा वध केल्यावर त्याचा बदला घेण्यासाठी शाल्व द्वारकेवर स्वारी करतो. या स्वारीचे विस्तृत वर्णन महाभारतात स्वतः कृष्णानेच केलेले दिसते. त्यावेळी सौभ विमानाचा वारंवार उल्लेख आलेला आहे. यातील काही उल्लेख सौभ विमान हे एक रणसाधन होते असे भासवितात. सौभ ही केवळ कल्पना असे मानले तर महाभारतकारानी हे काल्पनिक दिव्य साधन भगवान श्रीकृष्णाला कां दिले नाही व ते दुष्ट शाल्वाला कां दिले याचाही विचार अपरिहार्य ठरतो. त्याचे संभवनीय उत्तर असे की या मायावी साधनाचे सहाय्य असलेल्याही शाल्वाचा नाश कृष्णाने केल्याने त्याचे सामर्थ्य अधिक उजळते. असो !

सौभाचे जे वेगवेगळे वर्णन या युद्धप्रसंगी झालेले आहे त्यातील काही गोष्टी इथे द्यावयास हव्या. सौभ विमानाच्या वर्णनात इथे वापरले गेलेले सर्वात महत्त्वाचे विशेषण 'कामग' हे होय. हे विमान जिथे मनात येईल तिथे जात असे. खुद्द विमानालाच मन असल्याचा उल्लेख अजून नसल्याने अर्थातच याचा अर्थ शाल्वाच्या मनात येईल तिथे ते

विमानाच्या भूमीवर फुलांच्या पायघड्या, विमानात स्फटिकाच्या खोल्या, लता-वेलींचे कुंज, कमळांनी भरलेली सरोवरे, रत्नांचे पक्षी, घोडे, सर्प, लक्ष्मीला सोंडेनं अभिषेक करणारा हत्ती ... असे विमान माहीत आहे?

विमान जात असे असा करणे उचित होय. विमानात बसलेल्या या शाल्वाचा दुसरा उल्लेख 'दिवमास्थितः' असा आहे. म्हणजे तो त्या विमानाने आकाशात थांबला होता. त्यापुढचे महत्त्वाचे वर्णन 'सौभवधायाहं प्रतस्थे' म्हणजे मी सौभाला ठार मारण्यासाठी गेलो हे आहे. हे वर्णन येताच आपण थबकतो. सौभ हे आपल्या कल्पनेतील विमान असेल तर त्याला ठार मारणे हा काय प्रकार ? मग दूरान्वयाने सौभ म्हणजे शाल्व असा अर्थ लावून अथवा ठार करणे म्हणजे नाश करणे असा अर्थ लावून आपण पुढे जातो.

शाल्व द्वारकेवर हल्ला करून आलेला असतो तो एकटा नसतो. त्याच्याबरोबर हत्ती घोडे इत्यादींची चतुरंग सेना असते. परंतु ही सारी सेना भूमीवर असते. सौभ विमानात एकटा वर आकाशात असतो. त्याचा अर्थ या विमानात एकच माणूस मावतो असे नाही. कारण पुढे प्रद्युम्न शाल्वाशी लढावयास जातो तेव्हा त्याच्या बाणाने 'त्या विमानात रहाणारे सर्व दैत्य मूर्च्छित होतात असे वर्णन आहे (वन १७/४). यावरून ते विमान पुष्कळसे सैनिक मावावे असे विस्तृत होते हे आपणास कळते. पुढे प्रद्युम्नाच्या पुढे शाल्वाचे काही चालेनासे होते तेव्हा तो या मन मानेल तसे फिरणाऱ्या विमानातून खाली उतरतो आणि जमिनीवरून लढू लागतो. (वन १७/१०). पुढे स्वतः कृष्ण शाल्वाच्या वधासाठी बाहेर पडतो तेव्हा शाल्व आपल्या सौभ विमानात बसून प्रचंड लाटांनी खवळलेल्या समुद्राच्या मध्ये जाऊन उंच लाटा-आडच्या खोल खळगीत थांबलेला असतो. (वन २०/१७). इथे समुद्राच्या पृष्ठभागावर विमान उतरले होते असा स्पष्टार्थ नाही. पाण्याच्या पृष्ठावर तरंगत ते स्थिर होते असे मानावयास हवे. कृष्णाने इथे पाठलाग करताच शाल्व आपले सर्व सैन्य सौभ विमानात घेऊन आकाशात जवळ-जवळ एक कोस उंचीवर जातो आणि अदृश्य होतो (वन. /२६). पण कृष्णाचे बाण या विमानात जातात आणि एक एक शत्रू मरून सागरात पडतो. (वन. २०/२९) हे युद्ध चालू असताच द्वारकेजवळ असणारे ते विमान एकाएकी आसामात प्राग्ज्योतिष-पूर इथे दिसू लागते. (वन. २२/९) आणि दुसऱ्याच क्षणी परत येऊन कृष्णावर पाषाणाचा वर्षाव करते. (वन. २२/१०). तेव्हा श्रीकृष्ण सुदर्शन चक्राला आज्ञा देतो आणि ते चक्र जाऊन सौभ विमानाचे उभे दोन तुकडे करते आणि मग ते विमान भूमीवर पडते. (वन. २२/३६)

महाभारतात दिसणाऱ्या पहिल्या विमानाचे हे वर्णन विमानाच्या कल्पनेची कशी प्रगती होत गेली ते स्पष्ट होण्यासाठी मुद्दाम दिले आहे. महाभारतात एवढेच एक विमान नाही. रावणाचे जे पुष्पक विमान आपणास परिचित आहे त्याचाही उल्लेख महाभारतात सापडतो. हा उल्लेख वन पर्वाच्याच २७४ ते २९१ या अध्यायात एकूण सुमारे चार ठिकाणी आलेला आहे. हा नुसता नामोल्लेख आहे असे पूर्वीच्या सौभ विमानाच्या तुलनेने म्हणावे लागते. पुष्पक विमान 'कामग' म्हणजे इच्छा होईल तिथे जाणारे होते असे वर्णन तिथेही आहे याचा उल्लेख करून त्या विमानाचे पुरते दर्शन घेण्यासाठी रामायणाकडे वळणे बरे.





महाभारतात अंबेच्या स्वयंवराला आलेला शाल्व जसे सौभ विमान न घेता आलेला असतो तसाच रामायणात सीतेला चोरावयास आलेला रावण हा पुष्पक विमान न घेता आलेला असतो. फरक एवढाच आहे की ज्या रथातून रावण आलेला असतो तो रथच आकाशातून उडत असतो. वेदातील देवांचे रथ उडतात तसा. रामायणात पुष्पकाचे विस्तृत दर्शन घडते ते मारुती सीतेचा शोध घेण्यासाठी लंकेत जातो तेव्हा. मारुतीला दिसणाऱ्या या विमानाचे त्याच्या बारिकसारिक भागासह वर्णन आणि त्याचा इतिहास वाल्मिकी-रामायणात आहे. त्याचा सविस्तर मागोवा इथे घ्यावयाचा आहे.

उत्तरकांडाच्या पंधराव्या अध्यायात देवांचा यंत्रज्ञ विश्वकर्मा याने हे विमान बांधले असे सांगितलेले आहे. या विमानाची मालकी देवांचा धनपती कुबेर याच्याकडे असते. रावण त्याच्या दिग्विजयात कुबेराला जिंकतो आणि पुष्पकावर स्वतःची मालकी प्रस्थापित करतो. हे विमान सोन्याच्या खांबावर बांधलेले असते. त्याला वैदूर्य मण्याच्या झालरी लावलेल्या असतात. मोत्याचे पडदे सोडलेले असतात. सर्व ऋतूंमध्ये फळे देणारे वृक्ष त्यात लावलेले असतात. ते मनात येईल तसा लहानमोठा आकार घेऊन मनात येईल त्या दिशेने मनाच्या वेगाने जाते. त्यात चढावयाच्या पायऱ्या रत्नाच्या असतात आणि आसने चकचकित सोन्याची असतात. ते चिरंजीव असते. ते तुटत नाही; फुटत नाही. ते दिसावयास मनोहर असते. त्याच्या भिंतींवर सुन्दर भक्तिचित्रे रंगवलेली असतात. जी हवी ती वस्तू त्याच्यात असते. ते फार थंड नसते. फार उष्ण नसते. सर्व ऋतूत सुखावह अशी त्याची हवा असते. ते परम मंगल असते. इ. (उत्तरकांड १५–३८ ते ४२).

हे कुबेराच्या घरच्या मूळ विमानाचे वर्णन आहे. मारुतीला ते दिसते तेव्हा ते रावणाने लंकेत नेलेले असते व आपल्या वैभवास शोभेशा सुखसोयी त्यात केलेल्या असतात. त्याने जमिनीवर एक पर्वत उभा केलेला असतो. या पर्वतावर सुगंधी केसरांनी भरलेल्या फुलांनी फुलणाऱ्या वृक्षांची खास लागवड केलेली असते. पुष्पक विमान इथे ठेवलेले असते. त्याच्या भूमीवर फुलांच्या पायघड्या घातलेल्या असतात. विमानात अनेक स्फटिकाच्या खोल्या बांधलेल्या असतात. लता-वेलींचे कुंज बनविलेले असतात. फुललेल्या कमलांनी भरलेली सरोवरे कोरलेली असतात. रत्नाच्या चमचमत्या प्रकाशामुळे हे थरथर हालत आहे असे वाटत असते. रत्नानीच बनविलेले पक्षी, सर्प, घोडे त्यात ठिकठिकाणी शोभा देत असतात. या पशुपक्षांचे अवयव सोन्याच्या फुलांप्रमाणे मोहक असतात आणि ते पशुपक्षी त्या अवयवांची हालचाल लीलेने करीत असतात. त्यातील एका सरोवरात लक्ष्मीची एक प्रतिमा उभी असते. आणि त्या सरोवरात उभे असणारे हत्ती आपल्या सोंडांनी त्या लक्ष्मीला अभिषेक करीत असतात. पर्वतभर अन्न खाणारे आणि विक्राळ चेहऱ्याचे हजारो भूतगण त्या विमानाचा भार वहात असतात. ते मेरू मांदारासारखे उंच असते. इ. इ. (सुंदर कांड. ७-८-९).

खास कृत्रिम पर्वतावर ठेवलेले आणि आकाशापर्यंत उंच असलेले हे विमान पुढे युद्धकांडाच्या सत्तेचाळीसाव्या सर्गात फिरताना दिसते. रावण युद्ध करण्यासाठी ते फिरवितो असे कोणास वाटेल तर तसे नाही. प्रसंग असा आहे की नागविषाची बाधा होऊन रामलक्ष्मण मेल्यासारखे पडतात. रावणाला वाटते ही गोष्ट सीतेला दाखवावी. तेव्हा तो त्रिजटेला आदेश देतो की सीतेला पुष्पक विमानावर चढवावे आणि रणक्षेत्रावर फिरवून आणावे. त्याप्रमाणे तिला विमानावर चढवून ते विमान लंकेभोवती आकाशातून फिरविले जाते. (युद्धकांड ४७).

पुष्पकाचे यापुढील दर्शन रामायणात युद्धसमाप्तीनंतर होते. युद्धानंतर रामाला वेळ फार थोडा असतो. मुदतीतच त्याला आयोध्येला जावयाचे असते.तेव्हा तो पुष्पक विमानाने आयोध्येला जातो. जाताना विमानात त्याच्यावरोबर लक्ष्मण, सीता, हनुमान ही असतातच. पण सुग्रीव आणि त्याचे लक्षावधी वानर, जांबवान आणि त्याची लक्षावधी अस्वले, बिभीषण आणि त्याचे लक्षावधी राक्षसही त्यात बसलेले असतात. त्याचे असे खास वर्णन केलेले आहे की हे सारे सुटे सुटे बसलेले असतात. कोणाचा कोणाला धक्का लागत नाही. (युद्धकांड १२२).

आयोध्येला पोहोचल्यावर राम हे विमान कुबेराला परत देतो. पण ते रामाने जिंकलेले असल्याने कुबेर त्याला रामाकडे परत पाठवितो. तेव्हा ते रामाकडे परत येते व स्वतःच्या तोंडाने रामाला सांगते,

"रामा, मला कुबेराने परत पाठविले आहे."

तेव्हा राम त्याची पूजा करून त्याला निरोप देतो. कारण पडेल तेव्हा त्याला आपण बोलावू असे आश्वासनही तो देतो.

पुष्पक विमान स्वतःच्या कानांनी ते आश्वासन ऐकते आणि गुप्त होते. (उत्तरकांड ४१) त्यानंतर शंबुकाला मारावयास जाताना राम त्याचे स्मरण करतो आणि म्हणतो "चल, ये."

तेव्हा पुष्पक येते. ते आपले मस्तक नमविते. आपले हात जोडते आणि म्हणते,

"महाराज, आपला दास सेवेला हजर आहे." इ. इ. (उत्तरकांड ७५).

एकंदरीत रामायणात दिसणारे हे पुष्पक विमान प्रवासाचे आणि विलासाचे साधन आहे. सैनिकी कामगिरी त्याच्याकडून केली जात नाही. महाभारतातील सौभ विमान रणसाधन म्हणून वापरले जाताना दिसते. अर्थात ते विलासाला किंवा प्रवासाला न वापरावयाचे कारण नाही. सौभ विमानाचे वर्णन करताना त्याचा वध कसा घडू शकेल अशी शंका येते. पण विमानाची परिणत झालेली कल्पना रामायणात संपूर्ण पाहिली की त्याचा वध घडणे शक्य आहे हे पटते. कारण या कल्पनेत या विमानांना हात, पाय, तोंड, कान आहेत. ते बोलते. नमस्कार करते. ऐकते. त्याला मेंदू असणार. मन असणार. सारे काही असणार.

सुदर्शन चक्राने ते तोडले गेल्यावर त्यातून रक्त वगैरे वहात होते असे वर्णन नाही.





पण एकूण वर्णनाचा सूर पहाता तसे वर्णन करणे कुणा महाकवीला अशक्यच होईल असे नाही. वाल्मिकी रामायणातील वर्णन देताना एक संदर्भ राहून गेला आहे. तो म्हणजे आयोध्येला जाताना हे विमान हंस वाहून नेत होते. लंकेत त्याला जी भुते फिरवीत असत त्याचेच कदाचित रामाच्या संगतीत हंस झाले असावे. सौभ विमान मुळात देवांच्या प्रतिपक्षाकडे असते तसेच पुष्पकही रावणाकडेच असते.

दोन महापुराणात दिसणारे हे या प्रकारचे विमान इतर पुराणातून याच तऱ्हेचे चमत्कार करताना दिसते. रघुवंश, कुमारसंभव, किरातार्जुनीय इत्यादी ग्रंथांतूनही विमानाचे उल्लेख आहेत. या बनावटीच्या विमानाची शेवटची भेट तुकाराम महाराज सदेह वैकुंठाला गेले तेव्हा महाराष्ट्राला झाली असे मानले तर फारसे वावगे ठरू नये.

रामायण आणि महाभारत या महापुराणातील विमानांचे मुळातील वर्णन विस्तृतपणे दिलेले आहे. सामान्यपणे रामायण काळी विमाने होती एवढीच माहिती आपणास असते. आणि मग त्यावद्दल विचार करताना पुष्पक विमान अगदी वोइंग विमानासारखे नसले तरी हेलिकॉप्टर अथवा डाकोटा अशा विमानासारखे तरी काहीतरी असावे असे आपण मानतो.

परंतु वरील सारी वर्णने मुळातून वाचली की आपल्या या कल्पनेला कोणताही स्पष्ट आकार देणे सुतराम् अशक्य होऊन जाते. कितीही आस्थेने आणि श्रद्धेने या गोष्टीकडे पहावयाचे म्हटले तरी विमानविद्या असे ज्याला म्हणता येईल असे पुराणकाली काही होते असा विश्वास ठेवणे जड जाते. वेदातील विमान शब्दाचा विचार आरंभी केला आहे. ऋग्वेदाप्रमाणेच तैंतरीय संहिता, मैत्रायणी संहिता, वाजसनेयी संहिता, शतपथ ब्राम्हण इत्यादीतूनही विमान शब्द आहे. त्यावद्दलही यावेगळा विचार केला पाहिजे असे नाही. आपल्या पूर्वपरंपरेचा कोणताही अधिक्षेप न करता एवढेच म्हणणे शक्य आहे की, आकाशात संचार करू शकणाऱ्या वाहनाची कल्पना आपल्या द्रष्ट्यांना सुचली होती. परंतु ही कल्पना कसल्याही शास्त्रीय विचाराच्या मुशीत घातली न जाता पुन्हा कल्पनेच्याच मुशीत घातली गेली आणि मग कल्पनेत सापडलेली ती कल्पना वाटेल तशी ताणली गेली. या कल्पनेचा फायदा एवढाच झाला की जेव्हा आकाशयाने प्रत्यक्षात आली तेव्हा त्यांचे नामकरण करण्यासाठी आपणाला तयार शब्द मिळाला.

व्यावहारिक अथवा शास्त्रीय दृष्टीने एवढेच म्हणणे शक्य होणार असले तरी त्यामुळे पूर्वसूरींच्या कल्पनाशक्तीची महत्ता मुळीच कमी होत नाही. अशी दिव्य, भव्य कल्पना सुचावयासही महाकवीचीच प्रतिभा हवी.

पुराणकालीन विमानांना मी नुसती कल्पना म्हणावे हे अनेकांना रुचणार नाही याची मला जाणीव आहे. कैलासवासी परमपूज्य पंडित सातवळेकर यांच्याशी वोलणे करण्याचा योग आला होता तेव्हा त्यांनी वेदकालीही विमानविद्या होतीच असे आग्रहाने सांगितले. त्यांच्या मतावद्दल नितांत आदर वाळगूनही ते मला पटू शकले नाही. यावावत दुसरे तेवढेच पूज्य पंडित श्री. चित्रावशास्त्री म्हणतात ते मला स्वतःला अधिक पटते. वेदकालीन शास्त्रीय प्रगतीवद्दल लिहिताना श्री. चित्रावशास्त्री यानी म्हटले आहे, "अध्यात्मिक अथवा योगशास्त्रीय प्रगतीच्या तुलनेने रोगविज्ञान, ज्योतिर्विज्ञान, पदार्थविज्ञान, रसायन या शास्त्रांच्या प्रगतीच्या दृष्टीने ऋग्वेदकालीन समाज काहीसा वाल्यावस्थेत दिसतो." (ऋग्वेदाची प्रस्तावना पान १७). यापेक्षा मोजके आणि यथार्थ वर्णन यावावतीत करता येणे कठीण आहे. विमानविद्या ही अध्यात्मिक शक्तीची वाव आहे अशी ज्यांची श्रद्धा असेल त्यांना काही सांगावयाचा प्रश्नच उपस्थित होणार नाही. पण ती विद्या ही शास्त्रीय प्रगतीची गोष्ट आहे असे जे मानतात त्याना पुराणात विमानाची कल्पना असली तरी शास्त्रीय विमानविद्या नव्हती हे विधान पटावयास हरकत नसावी.

• • •

'एअर-व्हाईस मार्शल पिंटोंची कर्तव्य तत्परता'

'ऑपरेशन विजय' म्हणजे गोव्याची पोर्तुगीजांच्या जोखडातून संपूर्ण मुक्तता. सोमवार दिनांक १८ डिसेंबर १९६१ हा दिवस भारताच्या इतिहासात सुवर्णाक्षरात लिहिला जाईल. त्या दिवशी घडलेली ही एक छोटीशी घटना. सकाळी ६-३० वाजता एअर-व्हाईस मार्शल पिंटो बॉम्बफेकी विमानाच्या कॉकपिटमध्ये बसले व तीन व्हॅम्पायर विमानांच्या संरक्षणाखाली बेळगावचा हवाई तळ त्यांनी सोडला.

बेळगावचा हवाई तळ सोडण्यापूर्वी एअर-व्हाईस मार्शल पिंटो यांना त्यांच्या सहकाऱ्यांनी हवाई तळाच्या मेसमध्ये सकाळची न्याहरी घेण्यासंबंधी आग्रह केला; परंतु एअर-व्हाईस-मार्शल पिंटो यांनी त्यांचे म्हणणे ऐकले नाही. उलट ते त्यांना म्हणाले, "गोव्यावरून मी एक फेरफटका मारून तुमच्याबरोबर न्याहरी घेण्याकरिता येतो; तोपर्यंत तुम्ही थोडा वेळ थांबून रहा," असे म्हणून एअर-व्हाईस मार्शल पिंटो यांनी बेळगावचा हवाई तळ सोडला.

दहा मिनिटांच्या आत एअर-व्हाईस मार्शल पिंटो यांचे विमान पणजीच्या हवाई तळावर आले. क्षणार्धात पणजीचा हवाई तळ त्यांनी निकामी करून टाकला. या हवाई तळावर बॉम्बहल्ला करताना ते वरून एकदम झेपावत खाली आले व जवळच्या काम करणाऱ्या कोणत्याही इसमास इजा न करता हवाई तळाच्या एका टोकापासून दुसऱ्या टोकापर्यन्त बिनचूकपणे बॉम्बफेक करीत सरळ वर गेले. पाठीमागून पुन्हा खाली येऊन बिनतारी दळणवळण केंद्रावर जोरदार बॉम्बफेक करून ते संपूर्णपणे निकामी करून टाकले. ही महत्त्वाची कामगिरी पार पाडल्यानंतर, तिसऱ्या फेरीत परत येण्याकरिता निघाले असता पणजीच्या हवाई तळावर असलेली तीन पोर्तुगीज लढाऊ विमाने एकाच झडपेत असलेल्या जागेवर कायमची झोपवून टाकण्यात त्यांनी यश मिळविले. अशा तऱ्हेने थोड्याच अवधीत पोर्तुगीजांची हड्डी नरम करून एअर-व्हाईस मार्शल पिंटो सकाळी बरोबर ७-३० वाजता बेळगावच्या हवाई तळावरील मेसमध्ये आपल्या मित्रांसमावेत न्याहरी घेण्याकरिता हजर झाले.





.... विक्रांत ही विमानवाहू नौका मुंबईच्या विद्यार्थ्यांना तरी सुपरिचित आहे. नौदलाच्या त्या विमानवाहू नौकेवरील जबाबदारींचे आणि तिच्या गरजांचे वास्तव वर्णन रंजक तितकेच बोधक ठरावे...

—य. स. दातार



स्वतंत्र भारताच्या नौदलासाठी लढाऊ विमानांचा एक स्वतंत्र विभाग असावा ही कल्पना दुसऱ्या महायुद्धाच्या अनुभवामुळे सगळयांच्याच मनात रुजली होती. परंतु ती प्रत्यक्षात येण्यासाठी १९५३ हे वर्ष उजाडावे लागले.

कोचीन येथे त्या वर्षी भारतीय नौदलाची हवाई शाखा (Fleet Air Arm) सुरू करण्यात आली त्यासाठी निकामी झालेली काही लढाऊ विमानं मिळविण्यात आली.

ब्रिटिश आमदानीमध्ये भारतीय नौदलाच्या कोणाही अधिकाऱ्याला विमानवाहू युद्धनौकेवर काम करण्याची संधी मिळालेली नव्हती. त्यामुळे प्रारंभीच्या काळामध्ये 'शाही नौदल' (Royal Navy) आणि भारतीय विमानदलातील लोकाना शिक्षक म्हणून नेमण्यात आले. विमानांची देखभाल करण्याची कामगिरीसुद्धा स्वाभाविकच विमानदलाच्या लोकांकडेच सोपविण्यात आली होती. तसेच भविष्यकाळामध्ये नौदलाची ती शिक्षणविषयक गरज भागविण्यासाठी निवडक लोकाना इंग्लंडमध्ये शिक्षणासाठी पाठवण्यात आले.

१९५० सालापासून वैमानिकांचे शिक्षण भारतीय विमानदलाच्या सहाय्याने सुरू करण्यात आले. कोचीन येथे पहिला धडा गिरवला गेला तो जायबन्दी झालेल्या युद्धनौका विमानांच्या सहाय्याने खेचून आणण्यान्वा. १९५८ मध्ये भारतीय विमानदलाकडून व्हॅंपायर विमानांचे पहिले 'स्क्वॉड्रन मिळविण्यात आले आणि कोईमतूरनजिक सुलूर येथे नौदलाच्या जेट वैमानिकांचे शिक्षण सुरू झाले. दरम्यानच्या काळात तंत्रज्ञ आणि फ्लिट एअर आर्मसाठी आवश्यक त्या इतर नोकरवर्गाच्या शिक्षणाची व्यवस्था भारतामध्येच करण्यात आली. त्याच केंद्रामध्ये सध्याही नेव्हल एअरमन आणि इतर तंत्रज्ञ शिकून तयार केले जातात.

शाही नौदलातील "हर्क्युलस" ही विमानवाहू नौका इंग्लंडमध्ये विकत घेण्यात आली. तिच्यामध्ये आवश्यक ते फेरफार करून १९६१ साली त्या वेळच्या तेथील भारतीय हायकमिशनर श्रीमती विजयालक्ष्मी पंडित यांनी तिचा ताबा घेतला व तिचे बारसे करून "विक्रान्त" असे नाव ठेवले त्यावेळेस "सी-हॉक" (Sea Hawk विमानांचे एक स्क्वॉड्रन घेण्यात आले आणि त्यासाठी आवश्यक ते अधिकारी आणि इतर नोकर इंग्लंडमध्येच शिकवून तयार करण्यात आले. "सी-हॉक"चे काम प्रामुख्याने टेहेळणी व पहारा करण्याचे असते. त्याच वेळी फ्रान्समध्ये 'अलाईज' विमानांचे एक स्क्वॉड्रन विकत घेण्यात आले. ती विमाने पाणबुड्यांवर हल्ला करण्यासाठी वापरली जातात. त्यासाठी आवश्यक ते अधिकारी व सेवक यांना फ्रान्समध्येच शिकविले. त्या दोन्ही स्क्वॉड्रन्सचे शिक्षण पूर्ण झाल्यावर ती पथके विक्रांतवर येऊन दाखल झाली. नंतर भूमध्य सागरात विक्रांतच्या कार्यक्षमतेची कसोटी नानाप्रकारे घेण्यात आली. नोव्हेंबर १९६१ मध्ये मोठ्या थाटाने विक्रांतचे मुंबई बंदरात स्वागत करण्यात आले व तिला युद्धनौकेचा (Flag Ship) मान देण्यात आला.

निरनिराळ्या सेवकांची निवड

विक्रांतसाठी वैमानिक, निरीक्षक (Observer), एअर क्राफ्ट-इंजिनियर्स, इलेक्ट्रीकल इंजिनियर्स, टेलि-कॉम्युनिकेशन इंजिनियर्स, फ्लाईट डेक टेक्निशियन्स वगैरे खास लोकांची गरज असते. त्या दृष्टीनेच सर्वतोपरी विचार करून सर्वांचीच निवड अत्यंत काळजीपूर्वक केली जाते.

वैमानिक हे नौदलाच्या विद्यमान अधिकाऱ्यांमधून निवडले जातात. नंतर त्याना भारतीय विमानदलाच्या वैमानिक प्रशिक्षण केंद्रात पाठवले जाते. तेथील

शिक्षण पूर्ण केल्यावर त्याना पंखाकृती (Wings) दिल्या जातात, आणि "मिड-शिपमन" किंवा "अॅक्टींग सब-लेफ्टनंट" म्हणून ते विक्रांतवर रुजू होतात. ऑब्झर्व्हर आणि इतर नोकरवर्ग-सुद्धा नौदलाच्याच ज्युनिअर ऑफिसर्स आणि नाविकांमधून निवडले जातात. मात्र ती निवड स्वेच्छेने होते. त्यासाठी सक्ती केली जात नाही. ऑब्झर्व्हरचे काम मुख्यतः फोटोग्राफीचे असते. ऑब्झर्व्हरसुद्धा विमानदलाकडूनच शिकवले जातात. इंजिनियरींग ऑफिसर्स तसेच इलेक्ट्रीकल ऑफिसर्स हे नौदलातील त्या त्या शाखांमधलेच अधिकारी असतात, मात्र त्यानाही एक छोटासा अभ्यासक्रम विमानदलाच्या केंद्रातून पुरा करावा लागतो. नाविक आणि नेव्ही वॉईज ट्रेनिंग सेंटरमधून हवाई शाखेसाठी नॉन्-कमिशण्ड रँक्स् म्हणून सेवकांची निवड केली जाते. त्याशिवाय एअर क्राफ्ट आर्टीझन्स म्हणून स्वतंत्रपणे मुले घेतली जातात आणि आय. एन. एस. शिवाजी तसेच नौदल हवाई शिक्षणकेंद्र कोचीन येथे त्याना तयार केले जाते. नौदलाच्या वैमानिकाना मिळणारी "फ्लाईंग वाऊंटी" ही खास रक्कम विमानदलाच्या वैमानिकांप्रमाणेच दिली जाते. तसेच अधिकारी आणि इतर सेवक यांनाही ठराविक प्रमाणात फ्लाईंग वाऊंटी मिळते. त्याशिवाय पगारही वाढवून दिले जातात.

नौदल विमान-विभागाचे फायदे

आपल्या मालवाहू आगवोटींचे तसेच युद्धनौकांचे पाणबुड्यांपासून संरक्षण हा "फ्लीट एअर आर्म"चा आपल्या दृष्टीने सगळयात मोठा फायदा आहे. लढाऊ विमाने शत्रूच्या बॉम्बर्स आणि फायटर्स-पासून आपल्या आरमाराचा आणि इतर बोटींचा बचाव करू शकतात तसेच दुष्म-नाचा नाशही करतात. भारताच्या सुमारे तीन हजार मैल लांब किनाऱ्याची टेहेळणी आणि गस्त ही जबाबदारीसुद्धा त्याच लोकांवर असते. त्याशिवाय दूरवरच्या शत्रू



'वैनतेय'

वायुसेनागीत

(कु. वीणा प्रभाकर मोटे या महाराष्ट्रीयभगिनीने राष्ट्र-भाषेत रचलेल्या या गीताला, लीडींग-एअर-क्रॅफ्ट्समन वाळ कांवळे यांनी स्वरसाज चढविला, वायुसैनिकांच्या चमने गायिले आणि कवयित्रीच्या वैमानिक बंधूने, हे गीत वायुसेनाध्यक्ष एअर-चीफ मार्शल अर्जनसिंग डी. एफ. सी. यांना, ते सीमा-क्षेत्राच्या दौऱ्यावर असताना, समर्पित केले. हे गीत त्यांनाच उद्देशून असून दि. १ एप्रिल १९६९ रोजी, वायुसेना दिनानिमित्त, जवानांसाठी झालेल्या एका विशेष कार्यक्रमात हे गीत सीमा-विभागातील सर्व प्रमुख आकाशवाणी केंद्रांवरून ध्वनिक्षेपित करण्यात आले होते)

हिमालया की चोटियों पर उडता है जो हवावाज़
नील गगन का वो रखवाला भारत को है उसपर नाज़ ॥ध्रु॥

देश की रक्षा करता है वो भारत माँ का गौरव है
शत्रु के लिये महाकाल है प्रचंड रुद्र व भैरव है
अंतरिक्ष में जाकर छेडे मृत्यु और जीवन का साज़ ॥१॥

हिमालया का 'वैनतेय' है सीमा का संरक्षक है
थर्राते हैं नामसे उसके मातृभूमिके भक्षक हैं
राष्ट्रभूमी का रखवाला वो आसमान पर उसका राज ॥२॥

जवानों का जीवनसाथी संजीवन, शांतिदूत है
पीडीतों का दुखहर्ता है पवनसखा, देवदूत है
माँ वहनों का लाडला है ये प्रियतमा का है सरताज ॥३॥

वायूसेना का अधिकारी भारतीय वैमानिक है
मानती है दुनिया जिसको परमवीर वो सैनिक है
प्राण निछावर करके जो देश की है रखता लाज ॥४॥

– वीणा प्रभाकर मोटे





अनुक्रमणिका

प्रदेशातील मोक्याच्या ठिकाणी हल्ला चढविण्यासाठी नौदल विमान काफिल्याचा मोठाच उपयोग होतो. शांततेच्या काळात किनाऱ्याचे संशोधन वादळामुळे किंवा इतर कारणानी भर दर्यामध्ये संकटात सापडलेल्या आगबोटींची किंवा मचव्यांची किंवा गलबतांची नक्की जागा कळविणे आणि त्यांना साहाय्य करणे हेही काम ते वैमानिक करतात. जसजसा आपल्या नौदलाचा विस्तार होईल तसतसा कामाचा तो पसारा वाढत जाईल. अर्थात्च हे काम कष्टाचे आणि जिकीरीचे आहे. म्हणूनच नौदलाच्या वैमानिक शाखेसाठी माणसे निवडताना जास्तीत जास्त काळजी घेतली जाते.

नौदल विमान विभागात निव्वळ प्रवेश करण्यासाठी काही खास पात्रता लागते का? तसे मुळीच नाही. सर्व सामान्य विद्यार्थ्यापेक्षा थोडी अधिक बुद्धिमत्ता, धाडसाची हौस आणि सायन्स-गणित यांची ओढ असली की पुरे. अर्थातच त्या सर्वाआधी प्रकृतीसुद्धा तितकीच दणकट असावी लागते. सर्व सामान्यपणे इंटर सायन्स झालेला विद्यार्थी या कामगिरीसाठी अधिक चटकन् तयार होऊ शकतो. या मुलांकडून अपेक्षा अशी असते की, आकलन शक्ती, त्वरीत निर्णय, धैर्य, डोके शांत ठेवणे आणि प्रसंगानुसार पुढाकार घेऊन योग्य त्या हालचाली क्षणमात्र उशीर न करता व्हाव्यात.

नौदलाच्या विमानशाखेचे केंद्र पणजीनजिक आय. एन. एस. गोमंतक हे आहे. त्याशिवाय इतर अनेक ठिकाणीही अशी केंद्रे आहेत.

सागरी उड्डाण आणि त्याचे फायदे

तसे पाहिले तर नौदलातील वैमानिकांना इतर वैमानिकांपेक्षा फारशी वेगळी अशी कामगिरी नसते. उड्डाण हे काही फार मोठे संकट नाही तसेच उड्डयन कलासुद्धा फार अवघड नाही. शरीर आणि मन यांची समन्वयाने हालचाल करणे हेच त्यातले मुख्य सूत्र आहे. हवामानाच्या बाबतीत बोलायचे तर एकंदरीत भारतीय सागरी हवामान हे उड्डाणासाठी कधीच फारसे प्रतिकूल नसते. युरोप, अमेरिकेसारखे धुक्याचे लोट आणि ढगांचे पहाड, प्रकाशाची क्षीणता वगैरे कटकटींपासून हिंदी महासागर मुक्त आहे. अर्थात्च पावसाळ्यात मात्र ढगांचे थर आणि वादळी हवामानामुळे निर्माण होणारे हवेतील भोवरे अत्यंत तापदायक ठरतात. आणि तसा तो मोसम वर्षभर कुठेना कुठे सुरूच असतो. वैमानिकांचे सारे कौशल्य पणास लागते ते, विमाने उडविताना आणि परत उतरताना.

विक्रांत आणि इतर सर्वच विमानवाहू नौकांची विमाने त्यांच्या पोटातच ठेवलेली असतात. विमानवाहू नौकेची रचना स्वाभाविकच थोडी वेगळ्या प्रकारची असते. नौकेच्या डेकपैकी एक भाग मुद्दामच पूर्णपणे मोकळा सोडलेला असतो त्याला फ्लाईट डेक म्हणतात. उड्डाणाचे वेळी, पोटात पंख दुमडून ठेवलेली विमानं इलेक्ट्रीक किंवा स्टीम जॅक्सने वर आणली जातात. फ्लाईट डेकच्या एका बाजला "कॅटापूल्स" नांवाचे यंत्र असते ते वीजने किंवा वाफेने चालवले जाते. विमाने डेकवर एका विशिष्ट पद्धतीने उभी असतात. उड्डाणाच्या दिशेने डेकच्या पलिकडे काही ठराविक उंचीवर जाड तारांचे 'नट' पसरलेले असते. विमाने सुरू करून ते कॅटापूल्सपाशी आणले जाते. कॅटापूल त्याला जोराने गती देते त्यामळे धावपट्टीची (Run-way) गरज आपोआप मिटते. गती मिळाल्यापासून सुस्थिर उड्डाण प्राप्त होईपर्यंतचे क्षणच अत्यंत नाजूक असतात. दुर्दैवाने विमानाला गती कमी मिळाली किंवा इतर काही तांत्रिक अडचणी निर्माण होऊन ते फ्लाईट डेक ओलांडू शकले नाही तर ते समद्रात पडून नाश पावते. तसे होऊ नये म्हणूनच प्रारंभी सांगितलेले तारांचे जाळे टाकले जाते.

खुष्कीच्या विमानांपेक्षाही नौदल विमानांचे "लँडिंग" अधिक बिकट आणि धोक्याचे असते. विमान परत येत असल्याचा संदेश मिळाला की फ्लाइट डेकवर पुन्हा एकच धांदल उडते "ॲरेस्टर" नावाच्या तारा आणि हूक्स ठराविक पद्धतीने पसरल्या जातात. फ्लाईट कंट्रोलरच्या मार्गदर्शनाप्रमाणे विमान आपला वेग खूपच कमी करून खाली खाली येत असते. धावपट्टी नसल्याने ते Timing साधणे हेच त्याचे कौशल्य असते. त्याच्या विमानाची डेकवरील जागा त्याला आधीच कळवलेली असते. विमाने उतरत असताना आग शमवण्याची सर्व सामग्री सज्ज ठेवावीच लागते. Landing Wheels डेकला टेकल्याबरोबर त्यांच्या मागे असलेल्या Rings-मध्ये ते तारांचे कडबोळे गुंतत जाते. त्यामुळे विमानाची गती एका झटक्यात आटोक्यात येऊन ते योग्य त्या ठिकाणी थांबू शकते. अर्थात्च त्या दोन्ही–उड्डाण आणि उतरणे–क्रियांनी रोमहर्षक क्षण जगावेच लागतील. सांगून किंवा वाचून त्याची खुमारी कळणे अशक्यच आहे. • • •

'कादंबरीके'साठी रौप्य–पदक

'दीपावली'च्या रौप्य–महोत्सवी वर्षात (मार्च १९६९ ते फेब्रुवारी १९७०) 'कादंबरिका' प्रसिद्ध करण्यात येणार आहेत. त्या एकाच अंकात प्रसिद्ध होणार नाहीत. त्यामुळे या कादंबरिकांपैकी सर्वोत्कृष्ट कादंबरिका कोणती या बाबत वाचकाचे मत वर्ष अखेरीला प्रसिद्ध होणाऱ्या खास 'कूपन'द्वारेच अजमाविण्यात येईल आणि वाचकांनी अग्रमान दिलेल्या 'कादंबरीके'च्या लेखकाला 'रौप्य–पदक' देण्यात येईल.

—संपादक

अनुक्रमणिका





रजतमहोत्सवी
वर्षानिमित्त
खास लेख

: १ :



'दीपावली'चे चित्रांगण

['दीपावली'ने यंदा रजत-महोत्सवी वर्षात पदार्पण केले असून त्यानिमित्त 'दीपावली'च्या आतापर्यंतच्या कार्याचा धावता आढावा घेणारे 'चित्रकला', 'दीर्घ कथा व कादंबऱ्या', 'दिवाळी अंकातील कथा', 'नेहेमीची सदरे व प्रासंगिक टिपणे', 'परिसंवाद', 'विनोदी साहित्य', 'प्रवासवर्णने व लेखमाला', 'व्यंगचित्रे', 'खास अंक', 'सांस्कृतिक साहित्य' इत्यादि विषयांवरील लेख या वर्षात प्रसिद्ध करण्याचे ठरविले आहे. त्या खास लेखांपैकी हा पहिला लेख]

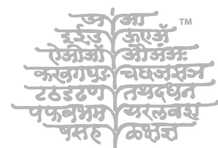
चित्रकार

प्रा. भय्यासाहेब ओंकार

कल्पवृक्ष ही एक कविकल्पना आहे असे म्हटले जाते, पण अशा तऱ्हेची कल्पवृक्षासारखी प्रतिभा लाभलेले काही भाग्यवान कलासृष्टीत प्रत्यक्षात पहायला मिळतात. चित्रकार दीनानाथ दलाल यांची प्रतिभा ही अशी कल्पवृक्षासारखी अक्षय्य फलदायिनी आहे. या कल्पवृक्षाच्या पुष्पसंभाराने मराठी वाङमयसृष्टीला कायमचे सुगंधित केले आहे. गेल्या पंचवीस वर्षातील मराठी साहित्याला नटवण्याचे कार्य चित्रकार दलाल यांचा प्रतिभासंपन्न कुंचला करीत आला आहे. कोणच्याही विषयाचे, कोणच्याही वाङमय प्रकाराचे पुस्तक असो त्या पुस्तकाला चित्रकार दलाल यांचे वेष्टण लाभले की जणू परिसाचा स्पर्श व्हावा तसे भासू लागते. 'एक नूर आदमी और दस नूर कपडा' म्हणतात तद्वत एक नूर वाङमय गुण असलेली पुस्तके चित्रकार दलाल यांच्या कलाविलासाची दसनूर आभरणे लेवून साहित्यात मिरवू लागल्याची उदाहरणे आहेत. यामुळेच प्रकाशकांच्या दृष्टीने 'दलाल आर्ट स्टुडिओ' हा एका कल्पवृक्षाचाच पत्ता आहे. या कल्पवृक्षाजवळ जावे आणि हव्या त्या पुस्तकासाठी हव्या त्या पद्धतीची सजावट मागून घ्यावी असे गेली कैक वर्षे घडत आले आहे. चित्रकार दलाल यांनी मराठी साहित्याचा साजशृंगार वदलला. नव्या पद्धतीची आभरणे त्याला चढविली. मराठी वाङमयाच्या सजावटीच्या इतिहासात 'दलाल युग' ठरावे इतक्या सजावटीचा दर्जा त्यांनी कल्पनातीत उंचावून ठेवला.

'दीपावली' या नियतकालिकाचा जन्म २५ वर्षांपूर्वी झाला. प्रथमतः सावंत्सरिक आणि नंतर मासिकाच्या रूपात 'दीपावली' वाचकांच्या भेटीला येऊ लागली. इतरांच्या मासिकाचे दिवाळी अंक सजविण्याचे कार्य तत्पूर्वी चित्रकार दलाल करीतच होते; पण 'दीपावली' ही त्यांची स्वतःची लाडकी कन्या. कलाक्षेत्रातल्या त्यांच्या सर्व कल्पनांना साकार करण्याची स्वैर सवलत या दीपावलीमुळे चित्रकार दलाल यांच्या प्रतिभेला लाभली. गेली २५ वर्षे दर दिवाळीच्या सणात 'दीपावली'ने मराठी मनाला आनंदाची मेजवानी दिली आहे. या सुंदर अंकाची वाट घरोघर पाहिली जाते. अंक बाजारात येता येताच खपतो. कैक कलारसिकांच्या संग्रहालयात तो जतन केला जातो. 'दीपावली'ची ही लोकप्रियता टिकली एवढेच नव्हे तर वाढतच राहिली आहे.

कलाक्षेत्रात लोकप्रियता मिळविणे हे अवघड आणि ती टिकविणे तर त्याहूनही अवघड. कलावंताच्या प्रतिभेला आयुष्यात





एकदाच बहर येतो. हा बहर ज्यांचा कायम टिकला ते खरोखरच भाग्यवान. पंचवीस वर्षे आपली प्रतिभा सतत ताजीतवानी टिकविणे ही साधी गोष्ट नाही. चित्रकार दलाल यांनी ती करून दाखविली. कला-क्षेत्रात उत्तुंग हिमालयाची कामगिरी कर-णारी माणसे आढळतात पण त्यापुढे त्यांची गती कुंठीत होते. त्यांचा पराक्रम इतिहास-जमा होतो. चित्रकामात तोचतोपणा यायला लागतो. म्हणून चित्रकार दलाल यांच्यासारख्या प्रतिभासंपन्न कलावंताचे कर्तृत्व हे लोकोत्तर ठरते. गंगाप्रवाहाने सतत वहात असावे, नवे नवे प्रवाह स्वतःत रिचवावे आणि भव्योदात्त स्वरूपात सारखे पुढे पुढे जात रहावे तद्वत चित्रकार दलाल यांच्या प्रतिभेचा हा समर्थ विलास आहे.

गेल्या पंचवीस वर्षाचे 'दीपावली'चे अंक एकत्रितपणे चाळू लागलो की चित्रकार दलाल यांच्या प्रतिभेचा एक मनोज्ञ विक-सनशील प्रवास नजरेला येतो. त्यात नवल वाटते ते एवढेच की या थोर कलावंताच्या प्रज्ञेला जरेने कधी व्यापले नाही. ती नित्य नूतन आणि नवनवोन्मेषशालिनी राहिली. दर अंकात काही नवीन कलात्मक करून दाखविण्याची जिद्द चित्रकार दलाल यांनी बाळगली. गोष्टीचे साधे शीर्षक असो, कवितेची सजावट असो, बिंगमाला असो, किंवा सप्तरंगी चित्रमाला असो, दर अंकात काही तरी नवे द्यायचे आणि ते लोकप्रिय करून दाखवायचे असा दीपावलीचा दंडक आहे. २५ वर्षापूर्वी बंगाली शैलीतील वॉश पद्धतीचा अवलंब चित्रकार दलाल यांच्या कुंचल्याने केलेला दिसून येतो; पण काळाबरोबर चित्रकार दलाल यांच्या कुंचल्यानेही नवे आव्हान स्वीकारले. नव-कलेचे आकृतिबंध त्यानी सादर केले. नव-कलेचे सर्व प्रयोग चित्रकार दलाल यांनी हाताळले, आत्मसात् केले आणि यशस्वी करून दाखवले. मुलायम रंग आणि नाजूक रेषांनी नटलेली त्यांची चित्रे कालानुसार खरवरीत रंगलेपन आणि ठसठशीत रेषा-कृतीत सजू लागली. खडूचे रंग, जलरंग, तैलरंग या विविध माध्यमातून मिळणारी अनुभूती चित्रकार दलाल यांच्या सुरम्य चित्रांतून प्रगट झाली.

नव्या अक्षरांची कितीतरी सुंदर वळणे शीर्षकांच्या पट्ट्यातून चित्रकार दलाल यांनी सादर केली. कथाचित्रांचा नवा साज, त्यातील मांडणीचे नवे प्रकार, कधी स्क्रीन वापरून, कधी खरबरीत कागदाचे पोत वापरून, कधी वॉश पद्धतीने चित्रे काढून तर कधी स्वैर रेषांनी आकृत्या रेखाटून चित्र-कार दलाल यांनी आपली प्रयोगशीलता प्रत्येक अंकात प्रगट केली. पानाची मांडणी, पानावर सोडलेली मोकळी जागा (रिकामी जागा हाही एक सौंदर्याचा आविष्कार असतो), पानावर वापरला जाणारा टाईप या साऱ्या बाबतीत 'दीपावली'ने आजपर्यंत चोखंदळपणा दाखविला आहे. 'दीपावली'ने दर वर्षी काही नवे दिले आणि मागाहून त्याचे प्रतिसाद अनेक मासिकातून पहायला मिळाले असे अनेक वेळा घडले आहे.

आणि हे सारे करीत असतानाच भार-तीय संस्कृतीची परंपरा चित्रकार दलाल कधी विसरले नाहीत. संस्कृती आणि कला यांचा मधुर संगम 'दीपावली'च्या दिवाळी अंकातील तिरंगी चित्रमालेतून नेहमीच बघायला मिळतो. भारतीय काव्यातून वर्णि-लेल्या ललनाच नव्या चित्रपद्धतीचा साज लेवून 'दीपावली'च्या चित्रमालेत अवतर-तात. या चित्रमालेतून प्रगट झालेले स्त्रीचे विलोभनीय स्वरूप खास भारतीय वाटते. अजंठा, रजपूत, कांग्रा अशा परंपरेशी त्या स्त्रीचे निकटचे नाते वाटते. त्या स्त्रियां-मधील चपलता, हावभावातील नाजुकता, लयबद्ध रेषेतून घडणारा त्यांच्या सौंदर्याचा मनोज्ञ आविष्कार हे सारे खास भारतीय आहे. या कमनीय स्त्रियांच्या भुवया धनुष्याकृती आहेत. त्या हरिणाक्षी आणि कमलाक्षी आहेत. विपुल केशसंभारानी त्या नटल्या आहेत. त्या सिंहकटी आहेत. फुलांचे त्यांना वेड आहे, पण स्त्रीसौंदर्याच्या केवळ कमनीय आकृत्या देऊनच चित्रकार दलाल थांबलेले नाहीत. मादक सौंदर्यापेक्षा रसाविष्काराचे महत्त्व त्यांनी अधिक मानले. आणि रसाविष्कार करताना भारतीय संस्कृतीच्या नव्यानव्या दालनांची त्यांनी रसिकांना ओळख करून दिली. संस्कृती आणि कला यांचा संगम घडवला. गेल्या २५ वर्षात 'दीपावली'च्या दिवाळी अंकातील सप्तरंगी चित्रमालेतील काही थोडे विषय वानगीदाखल द्यायला हरकत नाही. प्रोषितभर्तृका, पर्युत्सुका, खंडिता किंवा अभिसारिका अशा अष्टनायिकांची त्यांनी रेखाटलेली चित्रमाला रसिकांच्या अजून स्मरणात असेल. त्या त्या नायिकेची संस्कृत साहित्यात केलेली वर्णने चित्र-माध्यमात मोठ्या कुशलतेने त्यांनी माडली. १९५६ च्या दिवाळी अंकात त्यांनी रसांना आवाहन केले आहे. अद्भुत (नल-दमयंती) शृंगार (उषा-अनिरुद्ध), शान्त (बुद्धाचे षड्रिपु दमन), भक्ती (उर्मिला), वात्सल्य (नन्द-किशोर), करुण (सीता-त्याग) अशा नव रसांना पौराणिक कथांच्या माध्यमातून त्यांनी चित्रित केले. १९५८च्या अंकात चैत्रसखी, शरदिनी, ग्रीष्मरेखा, शिशिरागम, मेघःश्यामा अशा ऋतूकन्यांचे चित्रण केले. कवि माडगूळकरांचे काव्य आणि त्यावर काढलेली ही चित्रे म्हणजे भारतीय ऋतूंचे प्रातिनिधिक चित्रकाव्यच ठरावे. १९५१ आणि १९६१ च्या अंकात चित्रकार दलाल यांनी विविध राग-रागिण्या चित्रांकित केल्या आहेत. १९५१ची चित्रे मोहक रेषा आणि मंदमधुर वाता-वरण यांनी नटली आहेत तर १९६१-मधील त्याच विषयावरची चित्रे जास्त उठावदार रंग आणि नवकलेतील आकृति-बंध स्वीकारलेली अशी दिसतात. १९६४ साली मानवी विकारांवर आधारित चित्र-माला त्यांनी सादर केली. लोभ (कैकयी), मोह (सीता), क्रोध (द्रौपदी), मत्सर (सत्यभामा) असे हे विकारांचे दर्शन आहे. याशिवाय भारतीय नृत्यप्रकार, नद्या, सुगंधित पुष्पे, भारतीय साहित्यातील प्रणयी युगुले असे अनेक विषय आजपर्यंत दीपावलीत पहायला मिळाले. दर वेळी





विषय निराळे, त्यांच्या मांडणीचा थाट निराळा, भावानूकल रंग योजना आणि मोहक रेपाकृती या साऱ्या गुणांनी नटलेल्या या चित्रांना कस्तुरीचा सुगंध आहे. अक्षय्य दरवळणारा, सतत मोह घालणारा.

'दीपावली'च्या या चित्रमालेत केवळ सुकुमार काव्यच होते असे नाही. शौर्याला, देशभक्तीला, उदात्ततेला आव्हान करण्याचेही सामर्थ्य होते. 'रक्त आणि अश्रू' हे १९४५ सालचे चित्र. कुंपणावर घायाळ झालेला सैनिक आणि आकाशात अदृश्य स्वरूपात रडणारी भारतमाता हे त्या काळातले महायुद्धातील कामास येणाऱ्या वीर पुत्रांचे करुण दृष्य ठरावे.'गोमंतकाचे अग्निदिव्य' हे १९४६ सालातील चित्र. क्रुसावर लटकणारे भगवान येशूचे शरीर आणि संगिनीवर लटकणारे क्रांतीकारकाचे शव या दोघातील साम्य आणि चकीत मुद्रेने पहाणाऱ्या भारतीय स्त्रीचे चित्र केवढ बोलके आहे ! स्वातंत्र्य काळात फाळणीने पेटलेला डोंब आणि पंडित नेहरूंना राखी बांधणारी निर्वासित अबला हेही चित्र असेच भेदक आहे. चिनी आक्रमण, पाकिस्तान युद्धातील जवानांचे शौर्य, नेहरूंचे निर्वाण, या आणि अशाच तऱ्हेच्या महत्त्वाच्या घटनाना समर्थपणे चित्रकार दलाल यांनी चित्रांकित केले आहे. दीपावली मासिकातून भारतीय देवदेवता, कवी, भारत भाग्यविधाते अशांची ओळख आणि त्यांची तीनरंगी मनोवेधक चित्रेही त्यांनी दिली.

पण केवळ गंभीर विषयांना साकार करण्यापुरतेच चित्रकार दलाल यांचे सामर्थ्य मर्यादित नाही. विगमालेसारखे हलकेफुलके विषय त्यांनी प्रभावीपणे चितारले. राजकारणावर आणि सामाजिक परिस्थितीवर चटकदार टीका चित्रे चित्रकार दलाल यांनी रेखाटली. रंगीत चित्रांच्या पक्वान्नाइतकाच हा खमंग खारा माल लोकप्रिय ठरला आहे. राजकारणातल्या मातब्बर महंतांची अहंता उघडी करायला चित्रकार दलाल कचरले नाहीत. त्या त्या काळातले राजकारण आणि समाजकारण यांच्यावर त्यांनी या व्यंगचित्रांद्वारे योग्य प्रकाश टाकला. या क्षेत्रातील चित्रकार दलाल यांची कामगिरी पाहिली म्हणजे वाटते नुसती व्यंगचित्रे रेखाटनही त्यांचे नाव कलाक्षेत्रात गाजत राहिले असते.

१९६१ च्या ज्या दिवाळी अंकात त्यांनी राग रागिण्यांवरची सुंदर रंगीत-चित्रे दिली त्याच अंकात व्यंगचित्रांच्या रूपात काही खटचाळ राग दिले आहेत. भैरव (गवळी), जयजयवंती (नटेल तरुणी), खट (पाहुणा),झिंझोटी (कर्कशा गृहिणी), छायानट (केसांची झुलपे ठेवणारा युवक). हे राग म्हणजे हास्यरसाला आव्हानच.

१९६७ च्या अंकात काही राशी दिल्या आहेत. देशाचे भविष्य या राशींच्या हातात आहे. कर्क (मोरारजी), सिंह (यशवंतराव), मकर (डांगे), कन्या (इंदिरा). भविष्यावर विश्वास न ठेवणाराही मान डोलावील.

'पंक्चरलेली मनोराज्ये, दिल्लीतील फॅन्सी ड्रेस स्पर्धा, विशाल जोडचा, बहु-





पात्री प्रयोग, जग ही एक रंगभूमीच, इसाप-नितीच्या चालीवरची ही आपनीती आणि ही सापनीती, प्रेमा तुझा रंग कसा, युद्ध-बंदीसह ब्लॅक आऊट झालाच पाहिजे, अशी किती तरी बोलकी, गुदगुल्या करणारी सदरे रसिकांच्या अजूनही स्मरणात असतील. काही वेळा दीपावलीने इतरही व्यंगचित्रकारांची मार्मिक चित्रे प्रसिद्ध केली. 'मराठा गडी यशाचा धनी' आणि 'जिंकू किंवा मरू' ही विडंबन काव्य-चित्रमाला हसवून सोडणारी होती.

या व्यतिरिक्त काही नवे प्रयोगही 'दीपावली'ने सादर केले. काश्मीरवरील चित्रकार दलाल यांची रेखाचित्रे, लालन वैरागीण या गोष्टीचे चित्ररूप, हे त्या त्या वेळेला गाजलेले विषय आहेत.

म्हणून वाटते की 'दीपावली'सारख्या नियतकालिकाचा रौप्य महोत्सव हा एका प्रतिभासंपन्न कलावंताच्या कर्तृत्वाचा गौरव आहे. 'दीपावली'चे मुख्य लेण कलासौंदर्य हेच आहे. हे तिचे सौंदर्य चिरकाल टिको आणि चित्रकार दलाल यांच्या प्रतिभासंपन्न कुंचल्याचा आविष्कार सतत पहाण्याचे भाग्य लाभो हीच कोणाही मराठी रसिकांची सदिच्छा असणार.

● ● ●

रजत-महोत्सवी वर्षानिमित्त वाचकांसाठी खास योजना

'दीपावली'च्या वाचकांसाठी एक खास योजना आम्ही येथे जाहीर करीत आहोत. या योजनेत भाग घेऊन आमच्या वाचकाना 'दीपावली'च्या रजत-महोत्सवात सहभागी होण्याचे आवाहन करीत आहोत.

रजत-महोत्सवी वर्षात प्रसिद्ध होणाऱ्या म्हणजे मार्च १९६९ या अंकापासून फेब्रुवारी १९७० पर्यंतच्या अंकापर्यंत दर महिन्याला एक कूपन प्रसिद्ध करण्यात येईल. त्या त्या महिन्यातील दर्जेदार साहित्य कोणते (कादंबऱ्या सोडून) हे वाचकांनी आपल्या पसंतीनुरूप त्या महिन्यातील प्रसिद्ध झालेल्या कूपनावरच नमूद करून ते कूपन आमच्याकडे पाठवावयाचे आहे. या कूपनामधून सर्वात अधिक मते ज्या लेखकाच्या साहित्याला पडतील त्याला 'दीपावली'कडून त्या त्या विषयाचे 'रौप्यपदक' देण्यात येईल.

शिवाय 'दीपावली'कडे भरून आलेल्या कूपनातून पंचवीस कूपने लॉटपद्धतीने काढण्यात येतील आणि त्यांना एक वर्षपर्यंत 'दीपावली'चे अंक भेट म्हणून पाठविण्यात येईल. याशिवाय काही भाग्यवान स्पर्धकांना रोख पारितोषिकेही देण्यात येतील. (त्याबाबतचा तपशील नंतर जाहीर होईल.)

--- येथे कापा ---

दीपावली मे १९६९

अंकातील दर्जेदार साहित्य

खास योजनेचे कूपन

१. **सर्वोत्तम कथा:** ____________

२. **सर्वोत्तम लेख:** ____________

(विनोदी, ललित इत्यादी): ____________

३. **सर्वोत्कृष्ट कविता:** ____________

४. **अन्य साहित्य:** ____________

(वैचारिक लेख, प्रवासवर्णन इ.) ____________

कूपन पाठविणाराचे नाव ____________

संपूर्ण पत्ता ____________

____

या योजनेबाबतच्या सर्व अटी मला मान्य आहेत.

____

स्वाक्षरी

--- येथे कापा ---

या योजनेत भाग घेणाराना खाली नमूद केलेले नियम बंधनकारक राहतील :

१. दर महिन्याच्या अंकात प्रसिद्ध होणाऱ्या कूपनवरच आपले मत नमूद करून ते (फेब्रुवारी १९७० अखेरपर्यंत केव्हाही) आमच्याकडे पाठविले पाहिजे.

२. बाराही महिन्यांची कूपने एकत्र करून त्यातून एकंदर पंचवीस कूपने लॉटने काढण्यात येतील.

३. एका स्पर्धकाला एकाच कूपनाचे पारितोषिक मिळेल.

४. या योजनेचा अंतिम निर्णय पुढील वर्षाच्या वर्षारंभ अंकातून (मार्च १९७० च्या अंकात) प्रसिद्ध होईल आणि तो सर्व स्पर्धकांना बंधनकारक राहील.

५. एका व्यक्तीला कितीही कूपने भरून पाठविता येतील. मात्र ती कूपने 'दीपावली'तूनच प्रसिद्ध झालेली असली पाहिजेत.

कूपन पाठविण्याचा पत्ता: संपादक 'दीपावली', दलाल आर्ट स्टुडिओ, ४२, केनेडी ब्रिज, मुंबई-४.

अनुक्रमणिका







श्री. पां. वा. गाडगीळ

महाराष्ट्रातील एक अग्रेसर पत्रकार म्हणून लौकिक मिळविलेले श्री. पां. वा. गाडगीळ यांच्या वयाची सत्तरी नुकतीच पूर्ण झाली आणि त्यांनी एकाहत्तराव्या वर्षात पदार्पण केले. सरकारनेही याच वर्षी त्यांना 'पद्मश्री' करून हा महत्त्वाचा योग साधला आहे आणि त्यांचा यथोचित गौरव केला आहे.

श्री. गाडगीळ यांना जो लौकिक लाभला आहे तो त्यांच्या अग्रलेखांमुळेच लाभला आहे. राजकारणातील कितीही कठिण समस्या असली तरी तिचे एकमेकात गुंतलेले धागे वेगवेगळे करून ते अत्यंत साध्या, सोप्या नि सुटसुटीत भाषेत लोकांपुढे ठेवण्याची त्यांची हातोटी विलक्षणच होती. लेखनातला मुद्दा अधिक स्पष्ट करण्यासाठी ते अगदी घरगुती स्वरूपाच्या उपमा, उदाहरणे यांचा वापर करीत. त्यामुळे जुजबी शिक्षण झालेल्या वाचकालाही त्यांचे अग्रलेख वाचण्यात गोडी वाटे आणि तो अग्रलेख समजून घेणे सोपे जाई. अशा प्रकारे आपल्या अग्रलेखांद्वारे श्री. गाडगीळ यांनी स्वातंत्र्यपूर्व काळात लोकशिक्षणाची महान कामगिरी–आणि तीही कोणत्याही प्रकारचा गाजावाजा न करता–बजावली आहे. स्वातंत्र्योत्तर काळातही त्यांनी आपल्या लेखातून विधायक कार्याचा–रचनात्मक कार्याचा सतत पाठपुरावा केला आहे. आपली टीका विधायक असलीच पाहिजे यावर त्यांचा फार कटाक्ष असे. वैयक्तिक निंदा-नालस्ती, कुचाळक्या इत्यादि रस्त्यांकडे ते चुकूनही कधी वळले नाहीत. त्यांच्यावर व्यक्तिगत टीका झाली तरीही त्या टीकेतील शिव्यागाळचांना उत्तरे-प्रत्युत्तरे देण्याच्या भानगडीतही ते कधी पडले नाहीत. एखाद्या विषयावर त्यांनी लिहिलेल्या मुद्यांवर कोणी आक्षेप घेतले तर लोकशिक्षणाच्या दृष्टीने ते त्या मुद्यांचे अत्यंत हिरीरीने खंडन करीत. असे अनेक वादविवाद त्यांनी रंगविले आहेत.

श्री. गाडगीळ हे एक मोठे अभ्यासू आणि विचारवंत असे राजकारणी पुरुष आहेत. मुळशी सत्याग्रहात प्रत्यक्ष भाग घेऊन त्यांनी कारावास भोगला. त्यानंतर कोणत्याही राजकीय चळवळीत त्यांनी प्रत्यक्ष भाग घेतला नसला तरी त्यांनी त्या त्या वेळच्या प्रचलित राजकारणाला इष्ट आणि क्रियाशील वळण लागावे यासाठी त्यांनी प्रयत्न केले आहेत.

अग्रलेख लिहिणारा संपादक हा विद्वज्जड, रुक्ष स्वभावाचा असावा असा त्या काळात समज होता; पण श्री. गाडगीळ हे एक रसिक वाङ्मयसेवक होते हे त्यांनी केलेल्या उत्तमोत्तम साहित्यकृतींच्या समीक्षणांवरून सिद्ध होते. त्यांनी स्वतःही ललित लेखन केलेले आहे; पण वृत्तपत्राच्या दैनंदिन धवडग्यात त्यांना या पैलूकडे लक्ष देण्यास सवडच झाली नाही. कार्ल मार्क्सच्या 'कॅपिटल' ग्रंथाइतकाच श्रीमद्भगवद्‌गीता हा त्यांचा आवडता ग्रंथ होय! पं. नेहरू हा त्यांचा आवडता राजकारणी पुरुष. पं. नेहरू यांच्या वाङ्मयाचा आणि खुद्द त्या व्यक्तीचाही त्यांचा अभ्यास गाढा आहे. पं. नेहरूंनी घेतलेल्या निर्णयांचे समर्थन श्री. गाडगीळ यांच्याइतक्या हिरीरीने त्यांनी स्वतःही केलेले नसेल. पं. नेहरूंनी वेळोवेळी घेतलेल्या निर्णयांची कारणमीमांसा त्यांनी (पं. नेहरूंनी) उघडपणे केल्याचे कधी आढळले नाही, पण श्री. गाडगीळ मात्र नेहरूंच्या निर्णयांवर तर्कशुद्ध कारणपरंपरा बसवून ती आग्रहाने लोकांपुढे मांडीत.

श्री. गाडगीळ यांचा 'अभ्यास' सतत चालू असतो. विश्रांतीच्या वेळीही त्यांच्या हातात 'कॅपिटल' ग्रंथच दिसे. समाजवादाच्या शास्त्रशुद्ध अभ्यासासाठी त्यांनी अनेक अभ्यासमंडळातून व्याख्याने दिली आणि शिबिरेही चालविली. त्यातून त्यांनी कधीही आर्थिक लाभाची अपेक्षा केली नाही. वृत्तपत्र व्यवसायातून आता ते निवृत्त झाले आहेत, तरीही त्यांचा अभ्यास 'अखंड' चालूच आहे. आपल्या आवडत्या विषयांवर व्याख्याने देण्यासाठी ते अजूनही तरुणपणींच्या उत्साहानच दूरदूरच्या ठिकाणी जात असतात. परमेश्वराने त्यांना उदंड आयुष्य आणि शरीर व मनःस्वास्थ्य द्यावे हीच हे 'सन्मानपुष्प' अर्पण करताना सदिच्छा!

श्री. द. रा. बेन्द्रे

आज सीमा तंट्याची उग्रता जाणवत असताना मराठी-कानडीचा साक्षात 'मेळ' असलेल्या महाकवि द. रा. बेंद्रे यांना साहित्य अकादमीने 'फेलो' केले ही बातमी सांस्कृतिक क्षेत्रात दिलासा



देणारीच म्हटली पाहिजे. सांस्कृतिक क्षेत्र असे मुद्दाम म्हणण्याचे कारण असे की आज मुळात जीवनाचे तारण-धारण जे प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष आहे ते फक्त सांस्कृतिक आशय आणि आचारांमुळेच होय. शिवाय श्री. बेन्द्रे यांच्या बाबतीत त्याची यथार्थता विशेष आहे. दिल्लीस एका पाश्चात्य पत्रकाराने बेन्द्रे यांना आजच्या व उद्याच्या सांस्कृतीत कवीचे भवितव्य काय असा प्रश्न विचारला तेव्हा बेन्द्रे चटकन् उत्तरले "शेक्सपिअरकालीन राजे-रजवाडे, सेनापती सारे विसरले गेले. कोण ओळखतो त्यांना! पण शेक्सपिअर मात्र विसरला गेला नाही. रामायण–महाभारत यात लढलेले शूरवीर गेले. रामायण-महाभारताचा महिमा वाल्मिकी-व्यास यांच्यामुळे आहे."





निव्वळ सारस्वताची निरपेक्ष आराधना आणि धून या पलीकडे कोणत्याही लौकिक गोष्टीची कास न धरणारे बेन्द्रे आज चौऱ्यात्तर वर्षांचे आहेत. कानडी साहित्यात त्यांना रवीन्द्रनाथांचे स्थान आहे. त्यांच्या मराठी गद्य-पद्याच्या संग्रहाला (संवाद)त्या वर्षीचे अप्रतिम पुस्तक म्हणून 'केळकर सुवर्ण पदक' मिळाले. एकही पै न घेता त्यांनी शेकडो वेळा काव्यगायन करून हजारोंना मंत्रमुग्ध करून सोडले. कानडी कवितेला लोकगीतांच्या सुलभतेची जोड देऊन त्यांनी जनमानसाला लोकरंजनातून आत्मप्रचितीचा अजोड पडताळा मिळवून दिला. आपल्या निरहंकार संपर्कात कित्येकांना स्फूर्ती दिली. आजही त्यांचे हे सत्र चालू आहे.

काव्य हे दैवी देणे आहे आणि दैवाला मजकडून जे करवून घ्यायचे आहे ते करवून घेईल अशा श्रद्धेचा हा कवि गेली कित्येक वर्षे 'मानवी' आनंदाच्या काही रचनेत गर्क आहे. ते सृजन त्यांच्या हातून साकार व सालंकृत होवो ! 'दीपावली' तर्फे त्यांचे अभिवंदन!

* *

श्री. माधव राजवाडे



प्रथम 'दीपावली' मासिकातून क्रमशः प्रसिद्ध होत असताना गाजलेली श्री. माधव राजवाडे यांची 'अंदमान ते आनंदमान' ही लेखमाला नंतर पुस्तक रूपाने प्रकाशित झाली. यंदा महाराष्ट्र सरकारचे प्रथम पुस्तकाचे रु. ५०० चे पारितोषिक मिळवून पुन्हा प्रसिद्ध झाली ! व 'दीपावली'तून झळकलेल्या लेखमालांनी मिळवलेले यश व स्थान ही इतिहासात जमा न होता मराठी साहित्यात स्थिर झालेली आहेत. जागरुक वाचक आणि रसिक यांच्या डोळ्यापुढे हे सारे ताजे आहे. 'दीपावली'ला नव्याचा वेध आहे आणि 'दीपावली'कडे नव्याचा ओघ वळतो याचा 'दीपावली'ला सदैव अभिमान व आनंद आहे. श्री. राजवाडे यांच्या यशाने हे आणखी एकदा सार्थ झाले.

श्री. माधव राजवाडे तसे स्वतःला लेखक म्हणवून घेणारे नाहीत. एक कुशल शासक म्हणून त्यांची सरकार दरबारी नोंद व मान्यता असली तरी त्यांच्या संपर्कात येणाऱ्याच्या चटकन् कोणती गोष्ट ध्यानात येत असेल तर ती ही की, हा शासक जसा वेगळा आहे तसाच एकांगी नाही. ज्ञान, विज्ञान आणि कला यांच्यात समरस होता आले तरच व्यक्तिमत्व समर्थ होते अशी मनी खूण असलेला पिपासू आहे. पण याने स्वकेन्द्रितपणा यावयाचा ऐवजी स्वतःजवळचे इतरांना सांगण्यात संवादीपणाचा अनुभव घेणारे व्यक्तिमत्व ऊमलल्याचे दिसते. त्यांच्या लेखनाचे मूळ असे असल्याने त्यात एका शासकाची फुशारकीची कारकीर्द न येता एक प्रदेश घडवण्याच्या संकल्पाचा रेखीव आलेख ठसठशीतपणे उमटला. म्हणूनच ते लेखन काव्य, तत्त्वज्ञान आणि लालित्यपूर्ण चर्चेने नटले. वाचकानीही दाद दिली. मान्यवंतांनी पण दखल घेतली.

श्री. राजवाडे यांनी अगदी अलिकडेच 'दीपावली'च्या दिवाळी अंकात 'त्रिनिदाद'वर दोन रोचक व रंजक लेखांक लिहून आपल्याजवळ सांगण्यासारखे अजून खूपच आहे याची ग्वाही दिली. त्यांना मिळालेल्या पारितोषिकाबद्दल त्यांना धन्यवाद. असेच त्यांनी सरस लिहून मराठी साहित्यात भर घालावी. त्यांचे 'दीपावली'तर्फ अभिनंदन !

– आदित्य

(पृष्ठ ६६ वरून–दीपमाला)

नाहीत–उलट 'विचका' भावनाच दृढ करणारे आहेत. अशा काळात रजिस्ट्रारचे अधिकार वाढवून सरकारी अधिक्षेपाला वरदान देणे हे योग्य आहे असे वाटत नाही. सहकारातले दोष हे कायदे करून जातील असे नाही. त्यासाठी सहकारी क्षेत्रात कामे करणारांना काही शिक्षण, स्वातंत्र्य देणे हेच अंती उपकारक ठरेल. अखेर समाजशक्तीने निर्माण केलेला वचक हाच लोकशाहीत उपकारक ठरू शकतो. 'सत्तेचे राजकारण' सुरू झाले की कटुता वाढते. डावपेच वाढतात. शह काटशह सुरू होतात. नवे विधेयक ही सारी आव्हाने कशी काय स्वीकारते व सहकारातील एकात्म व्यवहार पार पाडण्याचे दृष्टीने कितपत यशस्वी ठरते ते पहायचे ! हेतु व कारवाई विशुद्ध मनाने होत आहे असे म्हणणे एकूण कठिणच ! सहकारी चळवळ असल्या शह काटशहाच्या राजकारणापासून मुक्त होईल तेव्हाच ती ह्या देशातील एक उपकारक चळवळ ठरेल. अन्यथा तीही एक राजकारणी अड्डा ठरेल आणि सतत हेलकावे (व गचके) खात राहील.

—सारस्वत

कृतज्ञता

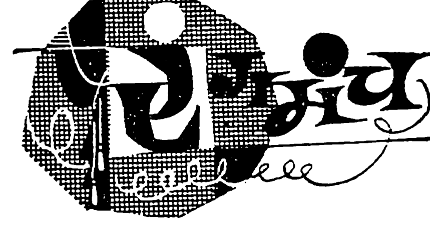
कॅ. शिरोडकर आणि कु. फुलमाला मणियार यांची माहिती 'मॅजिक कार्पेट' या मासिकाच्या अनुक्रमे एप्रिल व डिसेंबर १९६४ च्या अंकावरून घेतली आहे. कु. मणियार आता विवाहित असून त्या सध्या एअर इंडियात नोकरीवर नाहीत. तसेच या अंकाचे मुखपृष्ठ 'एअर इंडिया' च्या सौजन्याने लाभले आहे आणि विमानांची छायाचित्रे अमेरिकेच्या माहिती केंद्राकडून मिळाली आहेत –– संपादक

नवी 'शारदा'

काही काही नाटके कधी जुनी होतच नाहीत विषय जुने होतात. काळाच्या उदरात ते गडपही होतात. तरीही नाटके ताजीतवानीच राहतात. त्यातले काव्य-नाटच व मानवी जीवनांगाचे दर्शन जुने होत नाही. संगीत शारदा हे अशा नाटकांपैकी एक. हे नाटक अनेकांनी केले. नव नवीन शारदा रंगमंचाने पाहिल्या आहेत. त्या शारदा वाटल्या की नाहीत हा एक वेगळा मुद्दा. काही वाटल्या. काही 'थोराड' वाटल्या. (ह्यांच्या लग्नाची समस्या असेल पण 'वेगळ्या' अर्थाने असे वाटण्याइतपतही 'थोराड' शारदा मी पाहिल्या आहेत) थोराड कोदंड आणि थोराड शारदा. एकच होते की त्या नाटकातही ह्या साऱ्या गोष्टींबद्दलचे 'तारतम्या'चे विचार गळूनच पडतात. तो सारा जीवनानुभवच इतका जिवन्त व प्रत्ययकारी आहे की आपण त्यातच बुडून जातो आणि एका वेगळ्याच वातावरणात रमत राहतो. ललित कलादर्श'ने नवीन शारदा रंगमंचावर आणली. त्या दिवशी नटश्रेष्ठ केशवराव दाते प्रयोगाला आले होते. त्यांना मी सहज विचारलं "केशवरावजी, ही कितवी शारदा तुम्ही पहात आहात ?" "हिशोब सांगणे कठिण ! इतक्या शारदा मी पाहिल्या आहेत." "आणि तरीही हे नाटक जुनं वाटत नाही ना ?" पुढचा प्रश्न !

"नाही !" त्यांनी उत्तर दिले.

सजीव, चिरनव, प्रत्ययकारी, आदि शब्दांनी त्याचे वर्णन पुन्हा झाले. 'ललितकले'च्या रंगमंचावर आलेली ही काही पहिली शारदा नाही. मागे पेंढारकरांनी केलेली श्रीमंताची व नलिनी बोरकर हिने केलेली शारदेची भूमिका मी ह्याच रंगमंचावर पाहिली होती. भालचंद्र पेंढारकर यांचा श्रीमंत तेव्हाही आगळा व अन्वर्थक वाटला होता. पेंढारकर हे तेथे 'फिट्ट' बसले होते. त्यामुळेच त्यांची कन्या कुमारी गिरिजा ही शारदेच्या वयात आल्यावरोवर 'शारदा' नाटक ललितकलेच्या रंगमंचावर येणे हे तार्किक दृष्ट्या सुसंगत व अन्वर्थकच ठरले. 'ललितकले'चा नटसंच तयार होताच. नवी शारदा मिळताच 'संगीत शारदा' रंगमंचावर आली. शारदेच्या ह्या नव्या रूपाबद्दलच मुख्यतः लिहायचे. मामा पेंडसे (भद्रेश्वर दीक्षित) दत्ताराम (कांचनभट) भालचंद्र पेंढारकर (श्रीमंत) ही पात्रे जुनी व जाणती. भालचंद्र पेंढारकर ह्यांचा ह्यावेळचा श्रीमंत अधिक चांगला वठला. श्रीमंताची कामुकता, रंगेलपणा, त्याची थरथर, त्याचे कृत्रिम दातांमुळे येणारे अडखळत बोलणे, त्याची गहिरी नजर, कंजूप स्वभाव, पण पतीविषयक हळवेपणा आदि गोष्टी त्यांनी अधिक समर्थपणे उभ्या केल्या. त्यांचे 'सोंग' ठाकठिकीचे होते. पेंढारकर त्या भूमिकेत जीव ओततात. रसिक प्रेक्षक एकत्र होतात. त्या मानाने मा. दत्ताराम यांनी भूमिकेत आक्रस्ताळेपणा फार केला. 'नवथर' उत्साह फार दिसला. मुद्दाम अस्पष्ट पण आक्रस्ताळी ओरडणे हे रसभंग करून जात होते. काही ठिकाणी तर ते फारच नाटकी, खोटे वाटले. मामांचा भूपेश्वर 'पेट' भूमिकेतला. सफाईदार झाला. पण ढोंगी शंभो जरा 'अति' वाटले. 'पट्टी' लावून जी जुगलबंदी



चालू झाली होती, ती मुद्दाम चालू आहे हे जाणवतही होते. ती आवश्यक होती का ? काही ठिकाणी जाणून बुजन त्या गंभीर विषयावरच्या, गंभीर नाटकाला उगाचच 'फॉर्सिकल टच' देण्याचा प्रयत्न होत होता. (जाणवण्याइतपत). मालतीबाई पेंढारकर यांनी इंदिराकाकू प्रथमच सादर केली. ती समजून केली. 'बेअरिंग' कायम ठेवून केली. अन्याय होऊ दिला नाही. दत्तारामांचा अति उत्साह मात्र काही वेळेला त्यांना कोंडीत टाकत होता हे जाणवत होते. शारदा झालेली कु. गिरिजा पेंढारकर हे त्या दिवशीच्या प्रयोगाचे प्रमुख आकर्षण होते. ललितकलेच्या महोत्सवात तिने एक गाणे म्हणून अंशात्मक शारदा सादर केली होती. पण हे मोठे आव्हान होते. त्याला इतिहास होता. परंपरा होती. तुलना होण्याची भीती होती. गिरिजाला तसा पूर्वानुभव नव्हता. वय लहान, भूमिका मोठी. विविध (व गंभीर) भावनादर्शनाची त्या भूमिकेची मागणी होती. त्या दृष्टीने गिरिजा पेंढारकरवर लक्ष केंद्रित झाले होते. गिरिजा 'शारदा' दिसली. जाणवली. तसे वर्णित रूप तिच्याजवळ नाही. पण वयाच्या मानाने तिला भूमिकेची समज फार चांगली दिसली. भूमिकेचे गांभीर्य (भीतीमुळे नव्हे) तिने चांगले पाळले. तिचे डोळे अधिक बोलके आहेत. त्यातून उद्वेग, चिंता, भीती वगैरे भावांचे दर्शन तिने चांगले घडविले. तिने गाणी समजून म्हटली. अर्थातच तिच्या एतद्विषयक तयारीला भरपूर वाव आहे. गाणी म्हटली. बेसूर होऊ दिली नाहीत. पण नाट्यसंगीत (वा संगीतात) विस्ताराला महत्त्व असते हे ध्यानी घेतले तर ह्या शारदेने अधिक साधना करायला हवी, (तशी ती करीलच) श्रीमंत शारदेच्या प्रथम भेटीच्या प्रवेशात ती फारच सराइतपणे (व चांगली) वागली. ते दृश्य मोठे मजेशीर होते. समोर जन्मदाता बाप 'पाऊणशे वयमाना'च्या रूपात उभा होता. आणि तिला वठवायची होती भूमिका त्याच्या वाग्दत्त वधूची ! तो प्रवेश हृद्य झाला. प्रसाद सावकार यांचा कोदंड ठीक झाला. ती भूमिका व गाणी आतून आल्यासारखी वाटली नाहीत एवढे खरे. गिरिजा पेंढारकरपुढे हा कोदंडही तसा थोराडच वाटत होता. एकूण नव्या शारदेचे हे आगमन 'शुभ' ठरावे. शिलेदार व कन्येप्रमाणेच एक पेंढारकर कन्याही 'वारसा' चालविण्यासाठी पुढे आली आहे ह्याबद्दल तिचे अभिनंदन. ज्ञानेश व प्रसाद पेंडारकर यांनीही ह्या नाटकात कामे केली—याचा अर्थ अवघे "भालचंद्र पेंढारकर कुटुंब" शारदामय झाले होते. पेंढारकरांचे व पेंढारकर कुटुंबीयांचे अभिनंदन ! !





एक 'स्वप्न' साकार होते

शोणितपूरची राजकन्या उषा हिला पौर्णिमेच्या रात्री एक स्वप्न पडलं त्या स्वप्नात भेटलेल्या राजकुमाराला तिने आपले सर्वस्व देऊन टाकले. ती जागी झाली. पण त्या स्वप्नातून काही ती मुक्त झाली नाही. तिच्या दृष्टीने जणु ते स्वप्न नव्हतेच. तो राजकुमार, तिची प्रीति, त्याचा सहवास, त्यांनी एकमेकांना दिलेली वचने हे सारे तिच्या दृष्टीने एक सत्य होते. त्या सत्याचाच तिने ध्यास घेतला. पण तो कोण होता हे तिला सांगता येत नव्हते. शेवटी चित्राच्या माध्यमातून त्याचे दर्शन नारदमुनींना घडते आणि त्या कपट नाटकातले सूत्रचालन त्यांच्याकडे येते. स्वप्नीचा राजकुमार श्रीकृष्णाचा नातू अनिरुद्ध असतो. त्याला मंत्रसिद्धीमुळे शोणितपूरला रोज येता येते. हे मीलन व हा विवाह जगाला खुद्द उषेच्या वापाला अज्ञात राहतो. तो कळतो. वाणासुर संतापतो. पण फार उशीर झालेला असतो. उषेचे स्वप्न साकारते. मीलन घडते—लौकिकातही! उषा अनिरुद्धाची ही कथा तशी सुपरिचित व सर्व परिचितही! काव्यात्म धुंदीची—स्वप्निल—व कवि प्रतिभेला आवाहन करणारी—श्री. वसंतराव गात हे नाव नाटकाला व संगीतालाही माहीत असलेले नाव. संगीत नाटकाची जात व परंपरा ज्या काही आजच्या मराठी लेखकांना समजू, उमजू शकतात त्यात वसंतराव गात यांचा समावेश होतो. काही कथा विषयांनाच संगीताच्या जडणघडणीचे कोंदण स्वयंभूपणे लाभते. बैजूची कथा तशीच होती. उषा अनिरुद्धाची कथा तर काव्याचे लेणे लेवूनच आलेली. त्या दृष्टीने विषयाची निवड झकास जमली आहे. परंतु त्या विषयातले नाटक व काव्य यांचा बेमालूम सांधा जुळविताना काही भर घातली जाणे आवश्यक होते—नाटकात ते आवश्यकही असते असे मला वाटते. प्रस्तुत नाटकात मूळ कथावस्तूत काही फारशी भर—फुलविणारी—हृद्य अशी भर घातली गेली आहे असे म्हणता येणार नाही. काव्यात्म, नादमय, संस्कारी—बेधुंद करून सोडणाऱ्या अशा भाषेची फार मोठी मागणी ह्या कथानकाची होती. वसंतराव गात तेथे कमी पडले आहेत असे सारखे जाणवत राहते. मूळ कथा ही संगीतिका. नृत्य नाट्यालाच अधिक जवळची. तीन अंकी नाटक करताना तीत बाणासुर, नारद, अनिरुद्ध, चित्रलेखा आदि व्यक्तिरेखांना अधिक वाव (व न्यायही) देणे अगत्याचे होते. एवीतेवी अनिरुद्ध मंत्रसिद्धीमुळे दररोज द्वारकेहून शोणितपूरला येत होताच. मग त्या दोघांना, त्यांच्यातल्या त्या स्वप्निल प्रीतीला अधिक वा अन्य जनांशी त्यांच्या येणाऱ्या संबंधांनाही अधिक वाव द्यायला काय हरकत होती? त्याच्या मंत्रसिद्धीने येण्याने उगीचच त्याला एक सुरस व चमत्कारिक रूप प्राप्त झाले आहे. आजच्या नाटकात पौराणिक वा ऐतिहासिकातला माणूस शोधण्याचा व त्याचे व आजच्या माणसाचे 'माणूस' म्हणून नाते कसे जवळचे आहे हे सिद्ध करण्याचा साक्षेपी प्रयत्न दिसून येतो. येथे तसा प्रयत्न दिसत नाही. ढोवळ, स्थूल चित्रण दिसते. जी भर आहे ती (चंचला-प्राणनाथ) एकूण नाटकाच्या प्रकृतीशी फारशी सुसंगत (सह्य असली तरी) वाटत नाही. सेनापती नेमके कोणत्या काळातले होते? वाणासुराच्या काळातले वाटले नाहीत. वाणासुराला वाव नसल्यामुळे वाणासुर यादव यांच्यातल्या परंपरागत संघर्षाचाही 'नाट्य' उचलण्याचे दृष्टीने फारसा वाव मिळालेला नाही. नाटकात वाव होता स्वप्नविद्ध उषेलाच फक्त! पण तिचे चित्रणही रूढ चाकोरीबाहेर कुठेही गेले नाही. ते त्याच 'प्लेन'वर राहिले. (त्यामुळे फारसे बिघडले मात्र नाही) कारण उषेचा तो सारा विषयच मुळी काव्यात्म आहे. तिच्या तोंडची भाषा—तिचे वागणे—बोलणे—असणे (आणि हरवून जाणे) ह्या साऱ्या गोष्टींना जर समर्थ व काव्यात्म भाषेचा फुलोरा लाभला असता तर नाटक अधिक बहार करून गेले असते असे वाटते.

नाट्यप्रयोगाबद्दल तसे चांगले लिहिणे कठिण! कारण 'शालेय' स्तरावरसुद्धा यापेक्षा उजवे प्रयोग पहायला मिळतात. दिग्दर्शक म्हणून मामा पेन्डसे यांचे नाव होते म्हणून अपेक्षा मोठ्या होत्या. प्रयोग (थिएटर उशिरा मिळाल्याने) उशिरा सुरू झाल्याने प्रेक्षागार प्रेक्षकांनी 'वर' उचलले. त्यामुळे प्रयोग 'खाली' आला असे म्हणतात. पण ते अंशतःच खरे मानता येईल. कारण कु. कल्पना देशपांडे, नरेन चव्हाण, प्रभाकर मुजुमदार, जयंत सावरकर, वसंतराव एरंडे ही नावे तशी रंगमंचाला नवीन नाहीत. पण प्रयोग झटकन् खाली आला. नारद मुनी खाली आले आणि मग एकूण प्रयोगच खाली यायला सुरुवात झाली. नारद झालेले चंद्रकान्त पारकर गायले झकासच. पण संवाद सुरू झाले अन् सारे गडगडतच गेले. पारकर याजकडून मला मात्र असे वाटते की ह्या गुणी, गायक नटाला बाहेर फेकू नये (तसे घाटत आहे असे ऐकतो) त्याच्यावर श्रम घ्यावेत. त्याची तालीम पक्की झाली तर एक चांगला गायक नट रंगभूमीला लाभेल. त्याची गाण्याची तयारी मला फार चांगली वाटली. आवाजातला गोडवा हृद्य होता. कु. कल्पना देशपांडे यांनी केलेली 'संगीत' भूमिका ही पहिलीच. ती भूमिका त्यांनी फार समजून केली. उषेची मनस्थिती—तिच्या व्यथा—वेदना, तिची प्रीति, धुंदी त्यानी चांगली उभी केली. गाणे स्वच्छ व स्पष्ट वाटले नाही. स्वरविस्तारात तोच—तोपणा जाणवला. मर्यादा स्पष्ट होत गेल्या. पण एकूण गाणे ठाकठीक! अभिनय उजवा. प्रभाकर मुजुमदारांनी तर फारच निराशा केली. ते वाणासुर वाटले; पण जाणवले नाहीत. त्यांच्या स्मरणाने (की वाणीने?) त्यांना दगा दिला. नरेन हा एक गुणी, उमदा नट. सामाजिकाचाच नट खरे तर! अनिरुद्ध म्हणून दिसला चांगला. पण वाव कमी. सामाजिक नाटकातला सराइतपणा जाणवू शकला नाही. हे नाटक पुन्हा 'री-कास्ट' करावे असे सुचवावेसे वाटते.

ह्या नाटकातली 'ए वन्' भूमिका केली होती नेपथ्यकार रघुवीर तळाशिलकरांनी! पडद्याला 'टाळी'चा जमाना मागे पडला नसता तर पहिला (लाल) पडदा वर जाताच लोकांनी प्रचंड टाळ्या दिल्या असत्या. (मी मनातल्या मनात खूप दिल्या) इतके ते स्वप्न दृश्य हृद्य आहे. एकूण नेपथ्याची बाजूच उजवी. तळाशिलकर, अभिनंदन! खास अभिनंदन!! प्रभाकर पंडित ह्यानी दिलेल्या चाली लोकप्रिय होतील अशा आहेत. खास करून नारदाची गाणी तर फारच छान होती. मैफल व नाट्यसंगीत ह्याची 'जात' (व फरकही) प्रभाकर पंडित यांना बरोबर कळलेला आहे हे जाणवते.

'रंगदीप'चा प्रयत्न चांगला. पण मर्यादाही स्पष्ट होतात. साक्षेपी प्रयत्न होणे अगत्याचे.

– चित्रगुप्त







कला केवळ चौकटीतच नसते

— ज्ञानेश्वर नाडकर्णी

मार्च महिन्याच्या उत्तरार्धात येथील केमोल्ड गॅलरीने एक अभूतपूर्व चित्रसोहळा साजरा केला. जहांगीर आर्ट गॅलरीच्या दोन्ही दालनात केमोल्डने आंतरराष्ट्रीय ख्यातीचे चित्रकार मकबूल फिदा हुसेन यांच्या सुमारे १३० लहान-मोठ्या चित्रांचे प्रदर्शन मांडले होते. गेल्या २१–२२ वर्षात हुसेन यानी निर्माण केलेल्या चित्रांचे प्रातिनिधिक दर्शन घडविण्याचा हा एक आगळा प्रयत्न होता.

या निमित्ताने हुसेन यांच्या चरित्ररेखेचाही प्रथमच परिचय झाला. चौपन्न वर्षांपूर्वी सोलापूरला त्यांचा जन्म झाला; परंतु त्यांच्या बालपणीच त्यांचे वडील इंदूरला स्थायिक झाले. हुसेन यांना वरीच भावंडे होती, आणि इंदूरच्या एका कापड गिरणीत अकाऊंटंट असलेले त्यांचे वडील कसाबसा या मोठ्या कुटुंबाचा चरितार्थ चालवीत.

शालेय शिक्षणाची हुसेनना गोडी नव्हती. शाळेला दांड्या मारून ते सिनेमा पहात. या शालेय वयातच त्यानी स्वतंत्र बुद्धीने चित्रे काढायला सुरुवात केली. आपली सायकल घेऊन ते शहराबाहेर निसर्गचित्रे काढायला जात. पुष्कळदा कंदील आणि चित्रणसाहित्य घेऊन रात्रीचेसुद्धा घराबाहेर पडत!

दुसऱ्या महायुद्धाच्या काळात नशीब कमावण्यासाठी ते मुंबईला आले. दरम्यानच्या काळात त्यांच्या वडिलांची नोकरी गेलेली असल्या-मुळे कुटुंबाच्या पोषणाचा भार त्यांच्याच अंगावर पडला होता. सिनेमाची पोस्टरे रंगविण्याची नोकरी त्यांनी पत्करली. नॉव्हेल्टी सिनेमातल्या रुपेरी पडद्याच्या पिछाडीला त्यांचा 'स्टुडिओ' होता–अन् झोपायला राजमान्य फूटपाथ!

त्यांना फूटपाथवर झोपताना शेजारच्या घरातली एक बाई पहात असे. त्यांच्या त्या स्थितीची दया येऊन तिने त्यांना आपल्या घरी रहायला जागा देऊ केली. त्यांचे जेवणखाणही तेथेच होऊ लागले. काही दिवसांनी याच आपल्या उपकारकर्तीच्या मुलीशी त्यांनी निका लावला!

वाढत्या संसाराची जबाबदारी पेलावी म्हणून पोस्टरे रंगवायचे थांबवून हुसेन यांनी बाबालोकांचे फर्निचर व खेळणी बनविणाऱ्या एका दुकानात नोकरी पत्करली. पुढल्या काळातही हुसेन यांनी अधुन-मधून आपल्या विशिष्ट शैलीत खेळणी तयार करण्याचे काम चालूच ठेवले. हुसेन यांचा मानवी आकृतीकडे पाहाण्याचा दृष्टीकोन भारतीय जानपद कलेशी जुळता असल्यामुळे अशी खेळणी तयार करणे त्यांना किती विनासायास जमलेले आहे हे त्यांच्या खेळण्यांची त्यांच्या चित्रांशी तुलना करणाऱ्यांना सहज कळून येईल.

१९४७ साली भरलेल्या बॉम्बे आर्ट सोसायटीच्या प्रदर्शनात प्रथमच हुसेन यांची चित्रे मांडली गेली. त्यांच्यापैकी 'कुंभार' हे चित्र परवाच्या सिंहावलोकनात्मक प्रदर्शनात पाहावयास मिळाले. ते तत्कालीन वास्तववादी शैलीत काढलेले आहे. १९४८ साली हुसेन, सूझा, आरा, राझा, गाडे व बाक्रे यानी मिळून एका 'प्रागतिक कलाकार गटा'ची स्थापना केली. या सर्वच कलावंतांनी आज आपापल्या परीने मोठा नावलौकिक मिळविलेला आहे, आणि त्यातील तिघे सध्या परदेशात स्थायिक झालेले आहेत.

याच सुमाराला हुसेन यांनी आपली नोकरी सोडून दिली आणि सर्वकाळ चित्रकलेच्याच सेवेला स्वतःला वाहून घेतले. त्यानंतरच्या दोन तपात त्यांनी दिगंत यश संपादन केलेले आहे; अनेकदा परदेश-पर्यटन केलेले आहे. त्यांच्या चित्रांना भारतात व भारताबाहेर कित्येक चाहते लाभलेले आहेत; फार मोठ्या किंमतीला त्यांची चित्रे विकली जात आहेत. दिल्लीत व मुंबईत काही मोठ्या इमार-तींच्या दर्शनी भिंतीवर भित्तिचित्रे काढण्याचे काम त्यांना मिळालेले आहे. ओव्हल मैदानाजवळील हिंदुस्तान लिव्हर हाऊसच्या बाहेर मोझेक शैलीत त्यांनी तयार केलेली दोन मोठी भित्तिचित्रे त्यांच्या कलात्मक व लौकिक यशाची साक्ष देत उभी आहेत.

हुसेन यांच्या २१–२२ वर्षांच्या चित्रसंपदेचे अवलोकन करताना काही विचार मनात आले ते असे:

कला आणि कुसर या दोहोत हुसेन यांनी काही कृत्रिम भेद मानलेला नाही. पोस्टरे रंगविण्याचा अनुभव आपल्याला फार लाभ-दायक ठरला असे ते मानतात. त्यामळे कुंचला हाताळण्यात एक प्रकारच्या मुक्ततेची प्रचीती येऊ लागली. खेळणी व मुलांचे पाळणे रंगविणेसुद्धा त्यांना कमीपणाचे वाटले नाही. दिल्लीला जेव्हा कित्येक पुरुष उंचीचे भित्तिचित्रे रंगविण्याचे काम त्यांनी हाती घेतले तेव्हा भित्तिचित्राचा छोटा आराखडा काढण्याऐवजी इमारतीच्या भिंतीला पराती बांधून प्रत्यक्ष भिंतीवरच त्यांनी रेखा व रंग चढविले!

परवाच्या प्रदर्शनात त्यांनी आपल्या परिचित शैलीत रंगांचा शिडकावा केलेली त्यांची फियाट मोटारही ठेवण्यात आलेली होती! कला व जीवन यांच्यात ते जी अभिन्नता मानतात, चौकटीतली तेवढी कला अन् रस्त्यावर कलेने उतरू नये हा दृष्टिकोन त्यांना जो पसंत नाही, त्याचेच प्रतिबिंब त्यांच्या या मोटार रंगविण्यात पडलेले आहे असे मला वाटते. राजस्थानचे निसर्गसौंदर्य आणि तेथील लोक-जीवन यांचे एका वेगळ्याच शैलीत दर्शन घडविणाऱ्या आपल्या 'थ्रू द आइज् ऑफ अ पेन्टर' या लघुपटात हुसेन यांनी गाईबैलांच्या पाठीवरसुद्धा मानवी आकृती रेखाटल्या आहेत–आणि अशा रीतीने सहजगत्या ते त्या प्रदेशातील सामान्य-जनांच्या कलात्मक प्रेरणांशी तादात्म्य पावलेले आहेत!




दुसरा विचार त्यांच्या चित्रांच्या व्यक्तिमत्त्वाविषयीचा आहे. हुसेन यांची चित्रे एका प्रगाढ, माणुसकीच्या भावनेने ओथंबलेली आहेत. त्यांच्या चित्रात दिसण्याऱ्या स्त्रीपुरुषांच्या आकृती या भारतीय मातीतल्या आहेत. आणि विशेष म्हणजे त्यांना स्थलकालाचे कोठलेही बंधन नाही. या मानवी आकृतीच्या रेखाटण शैलीचे भारतीय जानपद कलेशी एक अतूट असे नाते आहे; परंतु त्यात उसनवारी नाही. तथाकथित भारतीय शैलीत मानवी आकृतींचे रेखांकन करणाऱ्या काही चित्रकारांशी हुसेन यांची तुलना करता, त्यांचा यांत्रिकपणा आणि हुसेन यांच्या रेखाटणातील चैतन्य यांच्यांमधील मूलभूत विरोध डोळ्यात भरेल. हुसेन यांच्या उत्तमोत्तम कलाकृतीत या मानवी आकृती व त्यांच्या भोवतालच्या चित्रफलकावरील जागेतील रंगयोजना या दोहोत एक विशिष्ट संबंध साधलेला दिसतो. परिणामी रंग आणि रेषा परस्परपूरक ठरतात, एका आगळ्याच प्रकारे एकजीव होतात. अट्टाहासाने विपरिमाणात्मक परिणाम साधताना हुसेन कधीच दिसत नाहीत.

हुसेन यांनी आपला लघुपट ज्या सुमाराला तयार केला त्या काळात मला त्यांच्या चित्रकलेविषयी अशी शंका येत होती की ते एका चाकोरीत तर सापडलेले नाहीत ना? आपल्या शैलीचा एक ठराविक साचा न होऊ देणे हे एक अतियश कठीण काम आहे, आणि ते पूर्णांशाने एखादा पिकासोच साधू शकतो. 'थ्रू द आईज् ऑफ अ पेन्टर' हा चित्रपट पाहताना वाटले की अखेर हुसेन त्या संभाव्य चाकोरीतून बाहेर पडलेले आहेत. प्रतिमेचा एक वेगळाच तजेला या लघुपटात प्रत्ययाला येतो. प्रतिमांचे बाह्यत: स्वच्छंद संकलन करून त्याद्वारे एक शैलीदार दृश्यसंगीत निर्माण करण्याचा हुसेन यांनी प्रयत्न केलेला आहे, आणि त्यांचा हा पहिलाच चित्रपट आहे हे लक्षात घेता त्यांच्या गुणवत्तेचे श्रेय कितीतरी पटीने वाढते. त्यांच्या या कलाकृतीला बर्लिन चित्रपट महोत्सवातील अत्युच्च पारितोपिक मिळाले हे उचितच झाले.

यानंतरच्या अलीकडच्या कालखंडात आपल्या केरळच्या व मक्केच्या प्रवासात काढलेल्या चित्रांद्वारे आपण अजूनही चाकोरीपासून दूर आहोत हे हुसेन यांनी पुन्हा एकदा सिद्ध केलेले आहे. या दोन्ही चित्रमालिकात मल्याळी व अरेबिक लिपीचा त्यांनी केलेला समर्पक उपयोग पाहण्यासारखा आहे. विशेषत: मक्केच्या चित्रात अरेबिक लिपीतील ही अक्षरे तेथील निसर्ग आणि वास्तू यांच्या दृश्य आविष्काराशी बेमालूमपणे एकरूप झालेली आहेत.

ज्या प्रेमाने आणि निष्ठेने केमोल्ड गॅलरीने हे प्रदर्शन उभे केले त्याबद्दल ती कलाप्रेमी जनतेच्या प्रशंसेस पात्र आहे. आठ आणे प्रवेश मूल्य असलेल्या या प्रदर्शनास सामान्य जनतेनेही मोठ्या उत्साहाने भेट दिली.

गालिबचे काव्यदर्शन घडविणारा लघुपट

मिर्झा गालीब या श्रेष्ठ उर्दू कवीच्या मृत्यूची शताब्दी फार मोठ्या प्रमाणावर यंदा साजरी करण्यात येत आहे. या निमित्ताने एम्. एस्. सत्यू आणि शमा झैदी या तरुण दांपत्याने गालीबच्या जीवनाचे व त्याच्या काव्याचे दर्शन घडविणारा एक उत्कृष्ट लघुपट तयार केलेला आहे.

राजेरजवाड्यानी रचलेल्या कवितांची दुरुस्ती करणे हा गालिबच्या चरितार्थाचा व्यवसाय होता. त्याची आर्थिक परिस्थिती फारशी समाधानकारक कधीच नव्हती. कवितेइतकीच त्याची मदिरेची भक्ती मोठी होती, आणि तो सदैव या दुहेरी नशेतच असे.

गालीबचे पूर्वज मध्य आशियातल्या समरकंदहून भारतात येऊन स्थायिक झाले. त्याचे वडील एक निष्णात योद्धे होते. १८५७ च्या स्वातंत्र्य-युद्धात जेव्हा बंडखोर हिंदी सैनिकांनी दिल्लीवर हल्ला केला तेव्हा गालीबला फार त्रास झाला. कारण तत्कालीन इंग्रज रहिवाश्यांमध्येही त्याच्या काव्याचे चाहते आणि त्याचे काही शिष्य होते.

गालीबच्या जीवनाचे तपशीलवार संशोधन करण्याचे काम शमा झैदी यानी चोखपणे पार पाडलेले आहे. त्याच्या कविता आणि त्याची आत्मचरित्रपर पत्रे यांच्या आधारेच या लघुपटाचे निवेदन संकलित करण्यात आलेले आहे; त्यामुळे चरित्रनायकाच्या मनोगताशी आपण पूर्णपणे समरस होऊन जातो.

लघुपटाचा दृश्य भाग उभा करताना सत्यू यानी जुन्या रेखाचित्रांचा, त्याचप्रमाणे मोगल व पहाडी शैलीतील मिनिएचर्सचा फारच चोखंदळपणे उपयोग केलेला आहे. तत्कालीन दिल्ली शहर, स्वातंत्र्ययुद्धातील भीषण समरप्रसंग, गालीब ज्याच्या सौंदर्यावर खूष झाला होता ते (त्या काळचे!) कलकत्ता शहर या सर्वांचे दर्शन तत्कालीन रेखाचित्रांच्या (एचिंग्ज) द्वारे अतिशय प्रत्ययकारीपणे घडते. त्या रेखाचित्रांच्या विशिष्ट शैलीमुळे आणि कॅमेऱ्याच्या अर्थपूर्ण संचलनामुळे आपण मनाने चटकन् त्या काळात प्रवेश करतो.

या उलट गालिबच्या गजला गायल्या जात असताना मिनिएचर्समधील वैशिष्ट्यपूर्ण स्त्री-चित्रांचा अगर, शृंगारसूचक चित्रांचा उपयोग करण्यात आलेला आहे. या चित्रातील स्त्रीपुरुषांच्या चेहऱ्यावरील भाव अतिशय बोलके असतात, आणि या चित्रांची आगळी काव्यात्मता गालिबच्या गजलांमधील दर्दभऱ्या भावनांना पोषक अशी वाटते.

शिवाय या चारपाच गजला गायल्या आहेत त्यासुद्धा अमीरखान, त्यांचे शिष्य अमरनाथ आणि मुबारक बेगम यांच्यासारख्या मातब्बर गवयांनी. लघुपटाचे संगीत दिग्दर्शन अमरनाथ यानीच केलेले आहे. दृश्य आणि श्राव्य यांचे इतके भावनोत्कट दर्शन क्वचितच एखाद्या लघुपटात दिसते.

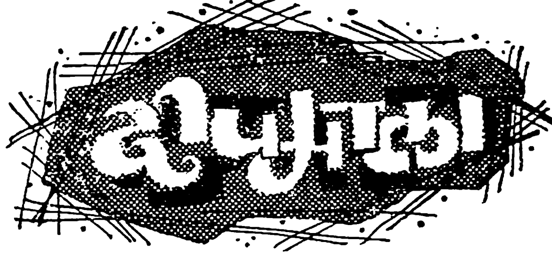
श्री. सत्यू हे रंगभूमीवर गाजलेले असे एक नेपथ्य दिग्दर्शक आहेत. शमा झैदी या भारताच्या राजधानीचे नाटचविश्व गाजविणाऱ्या बेगम झैदी यांच्या कन्यका. यापूर्वी शमा झैदी यानी मुंबईत सादर केलेला, राजेन्द्रसिंग बेदी यांच्या 'एक चादर मैलीसी' या नाटकाचा अभिजात प्रयोग रसिकांच्या स्मरणात असेल. त्याचे वास्तववादी नेपथ्य सत्यू यांचे होत. त्यांच्या 'गालिब'ने लघुपटक्षेत्रात त्यांच्याविषयी फार मोठ्या अपेक्षा निर्माण केलेल्या आहेत.

• • •





सहकारातील राजकारण



ह्या देशाचे एकूण जनजीवन इतके राजकारणप्रधान झालेले दिसते आहे की, राजकारण/विरहित समाजाचा सर्वांगीण विकास साधू शकणारी एखादी सामाजिक, सांस्कृतिक, धार्मिक वा राष्ट्रीय चळवळ असू शकते, जन्मू शकते. तिला स्वतंत्रपणे एखादे राष्ट्रीय हिताचे काम करता येऊ शकते, तिला राजकारणातीत राहणे जमू शकते ह्या कल्पनेवरचा आपला विश्वास डळमळू लागलेला आहे. आणि म्हणूनच राजकारणाच्या 'वारांगनैव' रूपावरोवरच आमचे सर्व सिद्धांत सतत नवीनवी रूपे धारण करताना दिसतात. 'सोय'–राजकीय हेतूंची सिद्धी, सत्तेची स्थिरता आणि ह्या देशाच्या एकूण राजकारणावरील पकड कायम ठेवता यावी म्हणून त्या त्या सत्तास्थानांचा होणारा उपयोग ह्या गोष्टीवर नजर ठेवून उचलली जाणारी पावले असेच सर्वदूर दिसून येत. ह्या देशाचे एकूण मानचित्र पालटण्यापेक्षा 'राजकारण' व पक्षीय स्वार्थ ह्यावर लक्ष अधिक केंद्रित होत असलेले दिसते आणि म्हणूनच सर्व क्षेत्रात 'राजकारणी' सुळसुळाट दिसतो. आमचे साहित्यिक, सांस्कृतिक, शैक्षणिक कार्य करणारे लोकही 'राजकारण-शरण' वृत्तीचे झालेले असल्याने तो मानतात म्हणूनच एखाद्या कादंवरीकाराच्या सत्काराला एकही कादंवरी न वाचणारा माणूस केवळ मंत्री (म्ह. राजकारणी) आहे म्हणून अध्यक्ष होऊ शकतो. आणि "मी एकही कादंवरी वाचली नाही. हीही कादंवरी वाचली नाही. कधी वाचेन ते सांगवत नाही. वाचेलच असेही सांगवत नाही" हे वक्तव्य 'सत्याचे प्रयोग'मध्ये जमा होऊन त्याचे 'राजकीय' कौतुक होऊ शकते.

हे सुचण्याचे आजचे तात्कालिक कारण असे की, तूर्त महाराष्ट्र देशी सहकाराच्या क्षत्राच्या अनुषंगाने एक अमर राजकारण चालू झालेले आहे. व त्या राजकारणावावत वऱ्याचशा उलटसुलट प्रतिक्रिया व्यक्त केल्या जात आहेत. वास्तविक 'सहकार' हा ह्या देशाचे आर्थिक मानचित्र पालटण्याचा राजकारणातीत असा एक मार्ग आहे असे सहकार क्षेत्रातले जुने–जाणते तपस्वी मानीत आले आहेत. आणि ह्या भावनेतूनच महाराष्ट्रातील सहकारी चळवळ निदान प्रारंभाच्या काळात तरी वाढत गेलेली आहे असे दिसते. सहकाराच्या माध्यमातून खेड्यापर्यंत एक साखळी उत्पन्न करता येते. त्या साखळीद्वारे गरीवातल्या गरीव शेतकऱ्याला वा कामकऱ्यालाही ह्या देशाच्या अर्थ रचनेत स्थान मिळून त्याच्या विकासातून एकूण जनसाधारणाचा विकास साधता येऊ शकतो. गरीव व गरजू शेतकऱ्यांना ह्या यंत्रणेचे एक अंग म्हणून स्थान मिळू शकते व 'एकमेकां साह्य करू, अवघे धरू सुपंथ" ह्या तत्वाचा व्यवहारात प्रत्यय आणून देण्याची सोय उपलब्ध करून देता येते. विकेंद्रीकरण व आर्थिक शक्तींचे सहाय्य ह्या माध्यमातून महाराष्ट्रातील सहकारी चळवळ ही सतत विकसित होत गेली आहे. आणि आज ती ह्या देशातली पहिल्या क्रमांकाची चळवळ म्हणून मानली जात आहे. शेतीप्रमाणेच साखर कारखाने, उद्योग, लघुउद्योग, विविध प्रक्रिया सोसायट्या, सहकारी पतपेढ्या व सहकारी बँका ह्या विविध स्तरावर ही चळवळ आता स्थिरावली आहे. वस्तुतः पाहता ह्या सर्व चळवळींना राजकारणाच्या ऐवजी अर्थकारणाच्या आधाराची गरज आहे. अर्थतज्ञांची गरज आहे. अर्थतज्ञांच्या संघटित सहकार्याची गरज आहे. त्या क्षत्रातल्या द्रष्ट्या नेत्यांची गरज आहे. राजकारणाने उलट अशा ठिकाणी दंडवत घालून त्या त्या द्रष्ट्यांचे नेतृत्व मान्य करायला हवे. परंतु सहकार क्षेत्रातील वस्तुस्थिती ह्यापेक्षा काहीशी वेगळी आहे हे दुर्दैवाने मान्य करायला हवे. राजकीय निवडणुकीतल्या पडेल उमेदवारांची राज्यपाल वा वकील म्हणून 'सोय' लावून त्याचे कौल अनुकूल करून घेण्याचा उपक्रम स्वराज्यात राजमान्यता पावलेला दिसतो. सहकारी क्षेत्रात काही वेगळ्या सोयी–गैरसोयींचा विचार करून, परंतु अंतिम 'लक्ष्य' राजकारणातले प्यादे सांभाळण्यावर केंद्रित करून सर्व व्यवहार होताना दिसतात. स्वातंत्र्यपूर्व काळात महात्मा गांधींनी हरिजनोद्धार, खादी, चरखा, सूतकताई, साफसफाई, हिंदी शिक्षणाची केंद्रे, वृत्तपत्रे वगैरे अनेक आघाड्या उघडून विविध प्रवृत्तीच्या व प्रकृतीच्या माणसांना एकत्र राखून ठेवण्याचा प्रयत्न केला. सहकाराच्या क्षेत्रावावत निदान महाराष्ट्रात तरी आज अशी वस्तुस्थिती दिसते की, काँग्रसचे विकेंद्रीकरण करून, नव्या योचनांचे मुखवटे धारण करून, पण अंतिम उद्दिष्ट मात्र महाराष्ट्राच्या अर्थकारणावर आपले स्वामित्व राहील असा प्रयत्न काँग्रेसकडून सतत होत आलेला आहे. जिल्हा परिषदा, ग्रामपंचायती, सहकारी पतपेढ्या, जिल्हा बँका, सहकारी साखर कारखाने, सहकारी प्रक्रिया सोसायट्या, सहकारी खत कारखाने व राज्य सहकारी विमा कंपनी ह्या सर्व 'सहकारात्म' चळवळींवर काँग्रेस ह्या पक्षाचे स्वामित्व आहे. आणि आजतरी त्या स्वामित्वाला आव्हान देणारी शक्ति अस्तित्वात नाही. सहकारावर येवढी पकड एकाच पक्षाची असूनही मग हा संघर्ष का उत्पन्न झाला आहे ? व्यापक अशा 'पक्षीय' स्तरावर जाऊन नवे विधेयक खुल्या मनाने का स्वीकारले जात नाही ? वादंग का ? हा केवळ वसंतदादा पाटलांच्या वैयक्तिक मानापमानाचा प्रश्न आहे की त्यामागे

काही शक्ति उभ्या आहेत ? दादांचे मत हे काँग्रेसचे मत मानायचे, एका गटाचे मत मानायचे की सहकाराचे क्षेत्रातील एका अनुभवी व विचारवंत प्रवक्त्याचे मत मानायचे? विधेयकाचे 'लक्ष्य' केवळ वसंतदादा पाटील आहेत अस मानायचे की, त्यामागे काही अंतस्थ राजकारणही लढले जात आहे असे मानावयाचे ? ते विधेयक येणार असे ठरताच वसंतराव दादांनी चार महत्त्वाच्या जागांचे राजीनामे सादर केले. त्यात केवळ वैताग होता, धमकी होती की तत्वनिष्ठा होती. दिल्लीहून 'यशवंत-स्पर्श' होऊन परत येताच परिभाषेत काही मामुली बदल झाला असला तरी मने स्वच्छ झाली आहेत असे म्हणणे कठिणच वाटते. सहकारी साखर कारखानदारीमुळे एक नवी सरंजामशाही उत्पन्न होत असून ती सरंजामशाही महाराष्ट्राचे राजकीय नेतृत्व कोणाकडे असावे, सत्ता कुणाकडे व कितपत असावी हे ठरविण्याइतपत बलिष्ट झाली असल्याचे दृश्य दिसत होते. सर्वसामान्य जनतेला ह्यात तसा रस नव्हता. नसतोही. पण अनेक सहकारी कारखाने सरकारी (म्हणजेच जनतेच्या) पैशांनी उभारले गेले असताना जन साधारणाला त्याचे काही फायदे मिळाले नाहीत. उदा. साखर विपुल व स्वस्त दरात मिळणे, खुल्या बाजारात एक भाव तर रेशनच्या 'साखरे'चा एक भाव अशी काहीशी विचित्र स्थिति असणे इत्यादि गोष्टी त्याच्या वाटचाला येणे हे घडले. साखर कारखान्यांच्या परिसरात व दूरच्याही ठिकाणी 'ऊस' हा श्रीमंत होण्याचा हमखास उपाय ठरला व अन्य शेती उत्पादनावरही त्याचा काहीसा विपरीत परिणाम झालेला दिसून येतो. साखर कारखाने ही नवी संस्थाने व त्यांचे संचालन करणारी माणसे ही नवीन संस्थानिक असा खाक्या काही ठिकाणी दिसून येऊ लागला. सर्वकष सत्ता हाती आल्यानंतर येणारे आनुषंगिक दोषही त्यात आले व खुद्द राजसत्तेवर वचक मिळविण्याचे एक साधन म्हणून ती वापरण्याचे मनसुबे रचले जाऊ लागले. आणि हे 'अर्थकारण' जेव्हा 'राजकारणा'ला खाऊन टाकणारसे दिसू लागले तेव्हा त्या सत्तेला कुठेतरी काव्री लावणे अगत्याचे ठरले. दुसरे असे की, दीर्घकाळ एखाद्या व्यक्तीच्या वा जनसमूहाच्या हाती सत्ता राहणे हे त्याचा 'लोकशाही तोल' कायम राखण्याचे दृष्टीनेही हिताचे नसते. सत्ता स्पर्धा त्यातून जन्म पावतात. पक्षीय ऐक्य व एकूण देशाचे ऐक्य त्यामुळे धोक्यात येण्याची शक्यता असते. या व अशा अनेक कारणामुळे 'सहकार विधेयक' ही एक गरज ठरली असे दिसून येते. खुद्द सरकारी मदतीवर निघालेले हे साखर कारखाने जेव्हा सरकारी सत्तेला शह काटशह देण्याइतपत वा सरकारचे स्वरूप ठरविण्याइतपत 'समर्थ' बनू लागले, तेव्हा त्यांचे स्थान त्यांना दाखविणे अगत्याचेच होते. आणि स्वराज्यात तशी कुणालाच अनिर्बंध सत्ता लाभू नये हे तत्व म्हणूनही योग्यच नव्हे काय ? मग गहजब का झाला ? काही कारणे संभवतात. सत्ता स्थानांना धक्का—आणि तोही असा अचानक —लागल्यामुळे माणसे दुखावली गेली. सत्तेमुळे येणाऱ्या अहंकाराला धक्का बसला. 'सहा वर्षे' ही अट काहींच्या मते तशी अपुरी आहे. सहकारी क्षेत्रातील व्याप, दायित्व, आर्थिक आय-व्ययांचे प्रचंड आकडे, आणि प्रचंड कारखाने वा प्रक्रिया केंद्रे समर्थ पायावर उभी होण्यासाठी लागणारा काल ह्या दृष्टीने सहा वर्षांची मुदत अपुरी आहे असे अनुभवसिद्ध मत आहे, आणि ते वरोवरही आहे. सहा वर्षांची अट ही एकूण सर्वच सहकारी चळवळीवर काही अनिष्ट परिणाम घडवून आणण्याची शक्यता आहे. सहकारी चळवळीत अनेक दोष आहेत हे मान्य करून व साखर कारखानदारीतील सर्वंकष सत्ता हाती राखणारी काहीशी हृदयशून्य मक्तेदारी मान्य करूनही सहा वर्षांची अट, ती त्या विधेयकात घालून विधेयक झटपट पास करून घेण्याची काही तरुण तुर्कांची घाई पाहिली की, तत्व आणि व्यवहार ह्या दोन्हींचा मेळ घालण्याची गरज त्यांच्या ध्यानी आलेली नसल्याचे लक्षात येते. अखेर 'सहकार' हेही माणसांचेच क्षेत्र आहे. आणि भारतीय माणसांचे खुजेपण वा मोठेपण तेथेही गृहित धरणे अगत्याचे आहे. सरकारी विधेयकाने ही मानवी व 'व्यावहारिक' बाजू लक्षात घेतली पाहिजे. विधिमंडळ सदस्यानी हल्ले चढविताना ही व्यावहारिक व मानवी बाजू ध्यानी घेतली असे म्हणता येत नाही. त्यात एका विशिष्ट व्यक्तीला वा गटाला 'फैलावर' घेण्याचा 'टोन' दिसला. आणि त्यातूनच राजीनामा प्रकरण निघाले. कार्यकर्ते जेव्हा 'कार्यकर्ते' असतात तेव्हा 'सत्ता त्यांच्या पायाशी लोटांगण घेते. घोषणा देऊन वा नुसता विरोध करून सहकारी कार्यकर्ते निर्माण होत नाहीत. सहकार ही प्रथम एक जीवनश्रद्धा आहे. आणि नंतर ते 'सत्ताकारण' आहे. सहकारी क्षेत्रात वर्षानुवर्षे तपस्वी म्हणून काम केलेली अनेक माणसे ही लौकिक राजकारणापासून सर्वस्वी अलिप्त होती व तशी ती रहायलाच हवी होती. परंतु पक्षीय सत्तेचे व पक्षांतर्गत गटबाजीचे अड्डे जेव्हा त्या क्षेत्रात शिरले वा शिरतात तेव्हा अर्थकारणही बिघडते व 'राजकारण'ही आनंद देऊ शकत नाही. सहकार विधेयक हे त्यादृष्टीने शापही नाही आणि वरदानही ठरण्याची शक्यता कमी आहे. कारण त्या मागची भावना सहकारशुद्धीची नसून राजकारणी डावपेचांच्या स्वरूपाची आहे असेच म्हणणे भाग आहे. दुसरा एक भाग मला अधिक धोकादायक वाटतो तो असा की, ह्या विधेयकाद्वारे (रजिस्ट्रारच्या माध्यमातून) सरकार ह्या क्षेत्रात अधिक 'सक्रिय' भाग घेण्याची शक्यता आहे. आजही रजिस्ट्रारला अधिकार आहेत. ते वाढत आहेत. सहकार ही जर जीवनश्रद्धा असेल, तो एक 'सुपंथ' असेल आणि जनसाधारणाने जाणीवपूर्वक एकत्र येऊन केलेला नव्या अर्थविकासाचा जर तो प्रयत्न असेल, तर त्या क्षेत्रावर इतके 'लालफिती'चे बंधन का असावे ? सरकारी यंत्रणेचे अनुभव फारसे स्पृहणीय

(पृष्ठ ६० वर पहा)

REGD. NO. MH-450

Licence No. 170 to post without pre-payment

MAY 1969

DIPAVALI MONTHLY

Cover Printed At Asha Printery, Bombay-4.

अनुक्रमणिका